

Cronistoria

Poco dopo la metà degli anni '90 si è fatta sentire l'esigenza di aggiornare alcune regole con l'applicazione delle quali, in base alla Normativa vigente, era possibile conseguire l'attestato di pilota VDS con apparecchi privi di motore (leggasi deltaplano e parapendio, data l'assenza sullo scenario internazionale di alianti ultraleggeri che potessero soddisfare le condizioni dell'allegato tecnico alla Legge 106 del 1985).

Questa esigenza nasceva dal fatto che il regolamento scuole redatto alla fine del 1989 poteva anche essere valido per ali del tipo allora disponibili e per la tipologia di Volo Libero che era comunemente praticata dalla maggioranza dei piloti in quegli anni.

Per meglio comprendere quanto stiamo dicendo rammento che il vecchio regolamento didattico prevedeva prima dell'esame, solo cinque voli da solista, trenta giorni di permanenza in un corso, un'autocertificazione ed un esame non codificato per ottenere nell'ordine l'attestato di pilota e l'abilitazione al biposto.

Sia da parte della Federazione sia da parte dell'AeCI si individuò la necessità di mettersi tutti all'opera per redigere un nuovo regolamento che meglio si adattasse intanto al volo in deltaplano, poi al volo in parapendio con ali dalle prestazioni sempre crescenti e, non in ultima istanza, meglio cogliesse le nuove esigenze dei piloti il cui modo di volare andava rapidamente evolvendosi..

Fu formata una Commissione "Standard Didattici" con membri eletti democraticamente dall'Assemblea della FIVL e da quella degli Istruttori, ovviamente scegliendo soggetti che fossero disponibili ed avessero le necessarie competenze.

La Commissione lavorò per oltre due anni e mezzo riunendosi per più di un giorno alla volta almeno una quindicina di volte in tutto, assemblando durante le riunioni, previa ampia discussione su ogni particolare, tutto il lavoro fatto dai singoli tra una riunione e l'altra.

Al termine dei lavori i nuovi "standard didattici" furono presentati in AeCI nella speranza che velocemente si avviasse il processo di ufficializzazione ed approvazione da parte degli enti competenti quali l'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile), il cui parere è per Legge vincolante ed indispensabile.

Evidentemente la nostra speranza era figlia dell'ingenuità, tant'è che, vuoi per eventuali oscure pressioni effettuate da chi, gestendo in un certo modo la didattica, non aveva alcun interesse nel vederne modificate le regole, vuoi per un'inerzia burocratica insuperabile dell'AeCI, i famosi nuovi "Standard Didattici", altresì frutto di saggi suggerimenti pescati quà e là in contatti con Federazioni Straniere di Volo Libero, rimasero inspiegabilmente intoccati ed ignorati da chi aveva ed ha tutt'oggi la responsabilità della nostra attività in Italia sino al 2002.

Solo dopo il 2002 qualcosa iniziò a muoversi anche a seguito della pressione esercitata dalla FIVL e dalla FIVU (Federazione Italiana Volo Ultraleggero) che anch'essa si era finalmente adoperata per rinnovare le regole della didattica.

In circa un anno e mezzo di discussioni con l'Ente si giunge così ad una versione definitiva del nuovo regolamento dopo infinite discussioni tecniche rese complesse ed intricate dalla impraticabile volontà di rendere simili le regole didattiche per il Volo Libero e quelle per il Volo Ultraleggero.

Ma alla fine gli accaniti sostenitori del processo di omogeneizzazione debbono soccombere e vengono varati, pronti per essere inviati in ENAC ed al Ministero Competente delle Infrastrutture e dei Trasporti i due diversi elaborati in veste definitiva.

Siamo oggi in presenza finalmente di una delibera del Consiglio Federale dell'AeCI che decide di adottare il nuovo regolamento didattico e d'ora in poi dovranno prendere corpo tutte le norme in esso contenute andando in applicazione nel rispetto di ragionevoli tempi di adattamento delle strutture scolastiche e delle mentalità di chi le gestisce..

E qui, con la decisione dell'Ente, finisce la cronistoria ed inizia la fase pratico-applicativa.

Ringraziamo Sergio Calabresi, Pietro Bacchi e Italo Tarasconi per averci creduto fin dall'inizio ed essere riusciti a coinvolgere con il loro entusiasmo anche Franco Romagnoli e Giuseppe Leoni in questa battaglia.

AERO CLUB D'ITALIA

VERSIONE CORRETTA ENAC 8.11.2005 E MINISTERO INFRASTRUTTURE 7.4.2006

REGOLAMENTO TECNICO/OPERATIVO PER IL VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO PER APPARECCHI PRIVI DI MOTORE (V.D.S. / V.L.)

Il VDS è disciplinato dalla seguente normativa

- Legge 106/del 25 marzo 1985
- DPR 404 del 4 Agosto 1988
- DPR 207 del 30 Giugno 1993
- DM Ministero dei Trasporti del 19 Novembre 1991

e dal presente regolamento emanato dall'AeCI ed approvato dal
Ministero delle Infrastrutture e Trasporti

I N D I C E

CAPITOLO "A" - "Rilascio degli attestati di idoneità al volo, delle abilitazioni e della qualifica di istruttore e di istruttore esaminatore per apparecchi provvisti di motore.

		pag.
1	ATTESTATO DI VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO	5
2	ISTITUZIONE DEI CORSI PER RILASCIO ATTESTATI	5
3	REVOCA DEI CORSI	5
4	AMMISSIONE AI CORSI	6
5	SVOLGIMENTO DEI CORSI	6
6	ATTIVITA' DA SOLISTA	6
7	CLASSI ED ABILITAZIONI	6
8	RILASCIO ATTESTATO AI PILOTI IN POSSESSO DI LICENZA DI VOLO	7
9	SVOLGIMENTO CORSI PER PILOTI CON LICENZA AERONAUTICA SCADUTA	7
10	ABILITAZIONE AL VOLO CON PASSEGGERO	8
11	SVOLGIMENTO CORSI PER PILOTI DISABILI	8
12	ATTIVITA' ADDESTRATIVE VARIE	8
13	PROVE D'ESAME	8
14	CONVALIDA DELL'ATTESTATO	9
15	SOSPENSIONE O REVOCA DELL'ATTESTATO	10
16	QUALIFICA DI ISTRUTTORE	10
17	RILASCIO DELLA QUALIFICA DI ISTRUTTORE A PILOTI IN POSSESSO DI LICENZA DI VOLO ED ABILITAZIONE ISTRUZIONALE	10
18	COMMISSIONI PER IL CONSEGUIMENTO DELLA QUALIFICA DI ISTRUTTORE	11
19	NOMINA AD ISTRUTTORE-ESAMINATORE	11
20	REVOCA O SOSPENSIONE DELLA QUALIFICA DI ISTRUTTORE E DI ISTRUTTORE-ESAMINATORE	11
21	RILASCIO ATTESTATO A CITTADINI STRANIERI	13

CAPITOLO "B" – “Regolamento per la certificazione delle scuole che svolgono attività di volo da diporto o sportivo”

1	TIPOLOGIA DELLA SCUOLA	14
2	REQUISITI PER LA CERTIFICAZIONE	14
3	RILASCIO CERTIFICAZIONE	14
4	REGOLAMENTO SCUOLA	14
5	AUTORIZZAZIONE AD OPERARE	14
6	DURATA DELLA CERTIFICAZIONE E DOMANDA DI RINNOVO	15
7	SVOLGIMENTO DELL'ATTIVITA'	15
8	ESTENSIONE CERTIFICAZIONE	15
9	SOSPENSIONE O REVOCA DELLA CERTIFICAZIONE	15
10	COMUNICAZIONE INCONVENIENTI	15
11	VARIAZIONE DOCUMENTAZIONE	16
12	ATTIVITA' IN SPAZI AEREI REGOLAMENTATI O CONTROLLATI	16

CAPITOLO "A"

**"Rilascio dell'attestato di idoneità al volo,
delle abilitazioni e della qualifica di
istruttore e istruttore/esaminatore su
apparecchi V.D.S. privi di motore "**

1. ATTESTATO DI VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO

L'attestato per svolgere attività di Volo da Diporto o Sportivo con apparecchi privi di motore (Volo Libero; VDS/VL) viene rilasciato dall'Aero Club d'Italia, secondo le modalità fissate dal presente Regolamento.

Il suddetto attestato deve essere accompagnato dall'abilitazione di primo o secondo livello.

Il primo livello viene rilasciato contestualmente all'attestato, il secondo si consegue successivamente, secondo le modalità stabilite dal regolamento didattico.

L'attestato deve essere accompagnato dal libretto dei voli in cui vengono registrate le abilitazioni, i livelli raggiunti dal pilota, oltre che, a titolo facoltativo, i rinnovi dell'idoneità psicofisica e l'attività di volo effettuata.

Il rilascio dell'attestato presuppone la contemporanea trascrizione sul libretto di volo dell'abilitazione per tipo di apparecchio sul quale si è svolto l'esame.

2. ISTITUZIONE DEI CORSI PER IL RILASCIO ATTESTATO

Sulla base delle richieste delle scuole certificate dall'Ae.C.I., presso gli Aero Club federati o presso gli Enti aggregati, vengono istituiti i corsi di preparazione allo svolgimento dell'attività, finalizzati al conseguimento dell'attestato.

Le scuole certificate devono inviare all'AeCI la richiesta compilando i moduli riportati nell'allegato "A/vl", tra cui l'elenco dei partecipanti, almeno quindici giorni prima della prevedibile data di inizio corso unitamente alla dichiarazione di aver stipulato la polizza per la copertura assicurativa RCT prevista dalle norme vigenti (D.P.R. 207/93).

Trascorsi 15 gg. senza che l'Ae.C.I. esprima un parere contrario al corso, lo stesso potrà avere inizio.

Ciascun corso si intende concluso all'effettuazione della sessione d'esame.

Gli allievi che non hanno sostenuto o non hanno superato l'esame devono essere inseriti nel corso successivo, in caso contrario **costoro** si considerano rinunciatari al conseguimento dell'attestato.

L'elenco degli allievi del corso in atto potrà essere aggiornato (inserimenti o cancellazioni) in tempi successivi dandone sempre comunicazione all'Ae.C.I. che ne prenderà atto. Se entro 7 giorni non vengono comunicate alla scuola indicazioni contrarie, l'aggiornamento si considera accettato.

3. REVOCA DEI CORSI

L'autorizzazione di cui al precedente Art. 2 può essere revocata dall'Aero Club d'Italia con provvedimento motivato:

- per sopravvenuta inidoneità determinata da irregolare funzionamento dei corsi;
- per dichiarazioni mendaci sulle coperture assicurative;
- per altro motivo che possa comunque compromettere la sicurezza degli allievi.

4. AMMISSIONE AI CORSI

Per essere ammessi ai corsi per il conseguimento dell'attestato di idoneità a svolgere attività di volo da diporto o sportivo con apparecchi privi di motore i candidati devono:

- avere compiuto 18 anni di età, oppure averne compiuti 16, ed avere l'assenso, nelle forme di legge, di chi esercita nei suoi confronti la patria potestà;
- essere in possesso del certificato di idoneità psicofisica previsto dalla normativa (D.P.R. 404/88 e successive modificazioni);
- aver inoltrato formale richiesta per il nulla osta all'autorità competente.

La domanda, corredata dei documenti prescritti, deve essere presentata al Direttore della scuola presso cui si intende frequentare il corso.

5. SVOLGIMENTO DEI CORSI

I corsi per il conseguimento dell'attestato di idoneità sono costituiti da lezioni teoriche e da esercitazioni pratiche conformi ai programmi didattici acclusi al presente regolamento.

Di ausilio ai programmi teorico/pratici saranno i testi specifici consigliati dal Direttore della Scuola e le dispense che verranno elaborate e divulgate a cura dell'Ae.C.I. per tutte le materie previste dal corso.

6. ATTIVITA' DA SOLISTA

L'attività da solista dell'allievo potrà essere svolta solo in presenza dell'istruttore.

Per l'effettuazione di tale attività, il direttore della scuola **rilascerà** all'allievo una dichiarazione attestante la frequentazione dello stesso, come da fac-simile.

7. CLASSI ED ABILITAZIONI

Per tenere conto delle diverse tipologie degli apparecchi esistenti, le cui caratteristiche di volo si differenziano sensibilmente in funzione dell'architettura e dei sistemi di pilotaggio, sono istituite le seguenti classi di apparecchi:

DELTAPLANO
PARAPENDIO
ALIANTE ULTRALEGGERO.

Quando l'aliante ultraleggero sarà una realtà come apparecchio VDS/VL, verrà redatto uno specifico regolamento tecnico operativo, in modo adeguato alle caratteristiche della nuova macchina.

Presso le scuole di volo dovrà essere tenuto l'elenco dei piloti ***che già in possesso di attestato partecipano ai corsi per il conseguimento dell'abilitazione a:***

- ***apparecchi di altra classe;***
- ***abilitazione al trasporto del passeggero***
- ***secondo livello***

Il predetto elenco, comprensivo di inserimenti e cancellazioni, dovrà essere custodito e aggiornato dalle scuole di volo, e da queste ultime prontamente comunicate ad ogni variazione dello stesso, all'Ae.C.I..

Nel corso dell'esame di rilascio attestato potranno essere sostenute entrambe le abilitazioni ***sia quella*** al deltaplano ***sia quelle al*** parapendio effettuando due diverse prove pratiche.

Una abilitazione (ad apparecchio di altra classe, trasporto passeggero o secondo livello) successiva a quella ottenuta con l'esame di rilascio attestato, si consegue a seguito di una prova in volo sullo specifico apparecchio durante una sessione di esame, previa preparazione del candidato da parte di una scuola.

L'abilitazione verrà registrata e firmata, dall'istruttore - esaminatore che ha svolto l'esame, negli appositi spazi del libretto di volo del pilota. Segnalazione dell'avvenuta abilitazione dovrà essere inviata a cura dello stesso istruttore esaminatore all'Ae.C.I., che provvederà a registrarla nei suoi archivi.

8. RILASCIO ATTESTATO AI PILOTI IN POSSESSO DI LICENZA DI VOLO

I piloti di velivoli, alianti, elicotteri in possesso delle relative licenze **di pilotaggio** in corso di validità o scadute da meno di un anno, pur tenendo conto della normativa in vigore, considerata la notevole differenza nelle tecniche di condotta del volo dei mezzi interessati, per ottenere l'attestato di idoneità al volo da diporto o sportivo con apparecchi privi di motore devono **iscriversi presso una scuola certificata e partecipare ad un corso la cui entità e durata sarà valutata dall'istruttore della scuola stessa. Successivamente il pilota candidato deve** superare la prova teorico/pratica effettuata nel corso di una sessione d'esame per il rilascio di attestato alla presenza dell'istruttore esaminatore. Per effettuare la prova teorico/pratica il pilota candidato, **per il tramite della scuola presso la quale effettua l'addestramento**, dovrà presentare domanda all' Ae.C.I. almeno 15 gg. prima della sessione d'esame prevista. L'AeCI, visto il calendario degli esami, indicherà al candidato luogo e data di svolgimento.

9. SVOLGIMENTO CORSI PER PILOTI CON LICENZA AERONAUTICA SCADUTA

I titolari di licenze aeronautiche di pilota di aliante, velivolo ed elicottero scadute da più di un anno, per ottenere l'attestato dovranno iscriversi ad un corso in cui saranno esonerati dal seguire le lezioni teoriche, alla conclusione del quale potranno sostenere le prove d'esame teorico-pratiche. La scuola comunicherà all'AeCI l'inserimento del candidato nel corso in atto.

10. ABILITAZIONE AL VOLO CON PASSEGGERO

Il rilascio dell'abilitazione al volo con passeggero avviene a seguito di un corso effettuato presso una scuola come specificato nel presente regolamento e del superamento di una prova in volo effettuata nel corso di una sessione d'esame per il rilascio attestati, alla presenza di un istruttore-esaminatore, designato dall'Ae.C.I.. A bordo del mezzo, in qualità di passeggero nella prova d'esame, volerà l'istruttore della scuola che presenta il candidato.

L'abilitazione al volo con passeggero è necessaria per ogni classe di apparecchio.

Per essere ammessi all'esame **di abilitazione al volo con passeggero** i piloti devono aver svolto un'attività di almeno 30 ore, come responsabile ai comandi dell'apparecchio appartenente alla classe per la quale si richiede

l'abilitazione, **attività** da attestare mediante autocertificazione, **deve avere inoltre** conseguito la qualifica di pilota di secondo livello da almeno un anno.

L'abilitazione al trasporto del passeggero è soggetta a riconferma quadriennale con la partecipazione a stages, allo specifico scopo organizzati dall'Ae.C.I.. Gli stages saranno organizzati ogni qualvolta le caratteristiche tecniche degli apparecchi e le loro modalità di impiego lo richiederanno anche per aggiornare i piloti. L'Ae.C.I. organizzerà sessione di stages con frequenza almeno biennale, distribuiti sul territorio nazionale in modo da dare la massima possibilità di partecipazione. Gli stages saranno gestiti da istruttori/esaminatori appositamente incaricati dall'Ae.C.I., gli esaminatori dovranno valutare attraverso l'attività dello stage teorico e pratico le caratteristiche dei partecipanti, con particolare riferimento alla preparazione tecnica, all'allenamento ed all'impiego di materiali aggiornati ed efficienti. La partecipazione con esito positivo allo stage sarà registrata sul libretto di volo dei piloti a cura degli esaminatori incaricati, e comunicata all'Ae.C.I.. In caso di inidoneità di taluni partecipanti, ad essi gli esaminatori sospenderanno l'abilitazione al biposto. Al pilota abilitato al biposto che non partecipi alla sessione di stages di aggiornamento, sarà automaticamente sospesa l'abilitazione. La stessa abilitazione potrà essere riattivata con la partecipazione ad uno stage successivo, o ad un esame biposto in normale sessione, previo periodo di riqualificazione presso la scuola che lo presenterà al nuovo esame. L'avvenuta riattivazione dell'abilitazione sarà registrata dall'esaminatore sul libretto di volo e comunicata all'Ae.C.I..

11. SVOLGIMENTO CORSI PER PILOTI DISABILI

I corsi per piloti disabili potranno essere effettuati presso le scuole opportunamente attrezzate in relazione al tipo di handicap posseduto dall'allievo e dietro presentazione all'Ae.C.I., oltre a quanto previsto dall'art. 5, dalla dichiarazione del Direttore della Scuola attestante l'avvenuto adattamento del mezzo e delle strutture della scuola alle necessità di condotta del pilota disabile.

12. ATTIVITA' ADDESTRATIVE VARIE

Sono da considerarsi a tutti gli effetti, anche ai fini assicurativi, attività addestrative tutte le attività effettuate con i mezzi e gli istruttori della scuola con finalità istruzionali, quali:

- riprese voli;
- addestramenti per il perfezionamento della condotta dei mezzi;

- passaggi **di classi di apparecchi**.

L'attività sarà stabilita dalla scuola in funzione delle diverse tipologie di addestramento richieste.

13. PROVE D'ESAME

L'AeCI, sulla base delle esigenze rappresentate dalle scuole e del numero di allievi inseriti nei corsi, fisserà un calendario trimestrale per le sessioni di esami dislocate in diverse località del territorio nazionale.

A queste sessioni, previa comunicazione all'AeCI, potranno accedere contemporaneamente candidati presentati da più scuole certificate, fino ad un massimo di 100 esaminandi per sessione.

Le prove d'esame verteranno sui programmi dei corsi di cui all'art. 3 del Regolamento Didattico e saranno valutate dalla commissione esaminatrice composta da due esaminatori nominati dall'AeCI.

Agli esami saranno ammessi solo i candidati in possesso della completa documentazione richiesta, con particolare riguardo al Nulla Osta della Questura.

Le spese relative al viaggio e soggiorno degli istruttori esaminatori saranno a carico dell'Aero Club d'Italia.

La dichiarazione di idoneità sarà rilasciata dalla Commissione Esaminatrice che, al termine della prova, provvederà a compilare e sottoscrivere, per ogni candidato, il relativo verbale da inviare entro 20 giorni all'Aero club d'Italia unitamente ai certificati di idoneità psicofisica ed al Nulla Osta di cui sopra.

L'AeCI rilascerà quindi, inviandoli alla scuola, l'attestato ed il libretto di volo con la registrazione dell'abilitazione relativa al mezzo utilizzato nell'esame.

14. CONVALIDA DELL'ATTESTATO

L'attestato sarà convalidato dall'Aero Club d'Italia a cadenza biennale dietro presentazione di un nuovo certificato di idoneità psicofisica rilasciato da uno dei soggetti previsti dalle norme in vigore, nonché di una dichiarazione del pilota che attesti il regolare svolgimento, nel periodo trascorso, dell'attività di volo.

Il pilota con l'abilitazione all'utilizzo di apparecchi biposto con passeggero a bordo, dovrà specificare nella dichiarazione il regolare svolgimento, nel periodo trascorso, dell'attività di volo biposto.

Qualora la convalida venga richiesta dopo oltre un anno dalla scadenza, dovrà essere prodotta una dichiarazione rilasciata da una scuola attestante la ripresa dell'attività di volo (monoposto e/o biposto).

In assenza della dichiarazione del pilota e/o della scuola, l'abilitazione al biposto sarà considerata sospesa sino al completamento della documentazione, mediante comunicazione da parte dell'Ae.C.I..

I possessori di attestati, rilasciati anteriormente il 30.6.1997 e privi delle trascrizioni delle abilitazioni sul libretto di volo in quanto ancora non istituite, all'atto dell'istanza di convalida dovranno obbligatoriamente richiedere la trascrizione delle abilitazioni conseguite secondo le procedure di cui al precedente articolo 7.

L'Ae.C.I., a fronte della documentazione presentata, aggiornerà il registro delle convalide. Il pilota manterrà copia della visita medica qualora la stessa non sia stata registrata a cura del medico sul Libretto di Volo.

15. SOSPENSIONE O REVOCA DELL'ATTESTATO

L' Ae.C.I., su accertata infrazione alle norme di circolazione e/o di comportamenti che avrebbero potuto compromettere la sicurezza del volo e l'incolumità del pilota e di terzi e verificata la responsabilità del pilota stesso, **procederà** alla sospensione **o nei casi più gravi** alla revoca dell'attestato di idoneità al volo da diporto o sportivo.

In caso di sospensione superiore ai sei mesi, l'interessato dovrà sostenere un esame con un esaminatore designato dall'AeCI.

16. QUALIFICA DI ISTRUTTORE

L'Aero Club d'Italia, sulla base delle richieste ed delle esigenze rappresentate dagli Aero Club federati o dalle Associazioni aggregate, istituisce, presso le scuole certificate, corsi per istruttori secondo le modalità del Capitolo 4 del Regolamento Didattico.

I piloti già istruttori per una classe di apparecchi possono accedere alle prove d'esame finali per classi diverse, purché in possesso dei requisiti previsti riferiti alla classe per la quale si richiede l'abilitazione all'istruzione.

La qualifica di istruttore non ha scadenza temporale, ma l'idoneità ad esercitare le funzioni relative alla qualifica è soggetta alle disposizioni del Regolamento Didattico che prevedono la partecipazione obbligatoria agli stages di aggiornamento.

17. RILASCIO DELLA QUALIFICA DI ISTRUTTORE A PILOTI IN POSSESSO DI LICENZA DI VOLO E ABILITAZIONE ISTRUZIONALE

Non vi sono automatismi di rilascio dell'attestato di Istruttore di VL a piloti in possesso di brevetti aeronautici, licenze o abilitazioni istruzionali, con

l'eccezione degli istruttori di alianti **per la relativa classe**, per quanto riguarda gli alianti V.D.S.. Per la difformità dei mezzi e della metodologia d'impiego degli stessi, è obbligatorio per tutti conseguire l'attestato, l'abilitazione al biposto con passeggero a bordo, e frequentare il corso istruttori sostenendone l'esame.

18. COMMISSIONI PER IL CONSEGUIMENTO DELLA QUALIFICA DI ISTRUTTORE

Essendo indispensabile assicurare l'omogeneità di preparazione e l'idoneità dei candidati partecipanti, i corsi di formazione per il conseguimento della qualifica di istruttore costituiti da tre fasi distinte:

1. **preselezione**;
2. formazione;
3. esame finale.

L'Aero Club d'Italia nomina allo scopo una Commissione formata da un Presidente ed almeno tre istruttori esaminatori o da istruttori che abbiano partecipato in qualità di relatori ad almeno uno stage di aggiornamento istruttori negli ultimi due anni.

Nella fase di formazione tale Commissione potrà essere affiancata da tecnici esperti nelle discipline previste dal programma didattico.

E' dichiarato promosso il candidato che abbia superato positivamente tutte le prove d'esame. Il verbale d'esame, sottoscritto da tutti i componenti della Commissione, deve essere trasmesso all'Ufficio Tecnico dell'Aero club d'Italia a cura del Presidente della Commissione.

19. NOMINA AD ISTRUTTORE-ESAMINATORE

La nomina ad istruttore-esaminatore viene rilasciata dall'Ae.C.I. in base alle esigenze ***in termini di esami da svolgere, stages di aggiornamento e corsi di formazione da effettuarsi sul territorio nazionale*** riscontrate.

I requisiti dell'istruttore esaminatore, oltre alla validità dell'attestato di istruttore, devono soddisfare almeno una delle condizioni che seguono.

- avere svolto attività didattica per almeno quattro anni testimoniata mediante l'inserimento nel mod. ST (Scheda Tecnica), accompagnato dall'attestato in corso di validità;
- avere la qualifica di istruttore ed aver partecipato in qualità di relatore ad almeno uno stage di aggiornamento istruttori negli ultimi due anni.

La verifica dell'aggiornamento degli istruttori- esaminatori dovrà avvenire almeno ogni tre anni, salvo per coloro che assicurino la loro partecipazione allo stage biennale di aggiornamento istruttori sia pratico, sia teorico.

Le qualifiche di istruttore e di istruttore esaminatore non hanno scadenza purché il titolare di tali qualifiche sia in possesso di attestato in corso di validità.

La qualifica di istruttore-esaminatore consente di svolgere le seguenti funzioni (riferite alla specializzazione conseguita):

- commissario d'esame nelle sessioni per il conseguimento dell'attestato di idoneità a svolgere attività di volo da diporto o sportivo e per il conseguimento delle abilitazioni;
- Presidente o commissario d'esame nelle sessioni per il conseguimento della qualifica di istruttore di volo da diporto o sportivo e per il conseguimento delle relative abilitazioni.
- relatore-commissario nei corsi di formazione ed aggiornamento istruttori ed istruttori-esaminatori dove previsto.

20. REVOCA O SOSPENSIONE DELL'ABILITAZIONE DI ISTRUTTORE E DI ISTRUTTORE-ESAMINATORE

L'Aero Club d'Italia revoca o sospende temporaneamente l'abilitazione di istruttore o istruttore-esaminatore a seguito di accertata irregolarità nell'espletamento delle proprie funzioni.

In caso di sospensione temporanea, l'istruttore interessato potrà riottenere l'abilitazione a seguito di un accertamento, con esito favorevole, condotto da tre istruttori-esaminatori designati dall'Ae.C.I..

21. RILASCIO ATTESTATO A CITTADINI STRANIERI

Per essere inseriti in un corso ed iniziare l'attività addestrativa, **per il rilascio dell'attestato** i candidati **stranieri** devono **essere residenti in Italia** e risultare in possesso del Nulla Osta **della Questura**.

22. ATTIVITA' DI VOLO DI CITTADINI STRANIERI

I cittadini di paesi comunitari sono autorizzati ad effettuare attività in Italia se in possesso di tessera sportiva rilasciata dalla Federazione Aeronautica Internazionale (FAI) o IPPI CARD di livello 4 riferita ai mezzi che intendono utilizzare, o di un documento equivalente all'attestato italiano.

I cittadini di paesi extracomunitari sono autorizzati ad effettuare attività in Italia se in possesso di tessera sportiva FAI o IPPI CARD di livello 4 riferita ai mezzi che intendono utilizzare, o di un documento riconosciuto equivalente all'attestato italiano a seguito degli accordi di reciprocità stipulati dall'Ae.C.I. e accompagnata da una tessera di convalida rilasciata dall'Ae.C.I..

E' obbligatorio per tutti essere coperti da polizza assicurativa ai sensi di legge.

L'attività di volo in biposto con passeggero e di istruzione è consentita solamente ai cittadini di paesi con cui esistano appositi accordi di reciprocità.

Possono aspirare al rilascio dell'attestato i cittadini di uno Stato membro della Comunità Europea o cittadini di uno Stato con cui esiste trattamento di reciprocità, purché si tratti di stranieri residenti in Italia e in regola agli effetti del soggiorno.

Gli attestati e le abilitazioni conseguite da cittadini italiani, comunitari ed extracomunitari residenti in Italia, in paesi comunitari ed extra comunitari con cui esistano specifici accordi di reciprocità, saranno convertiti nell'attestato equivalente dietro presentazione di una domanda corredata, tra l'altro, di Nulla Osta **dalla Questura** e documentazione delle abilitazioni possedute.

CAPITOLO "B"

**Regolamento per la certificazione delle
scuole che svolgono attività di Volo da
Diporto o Sportivo con apparecchi privi di
motore**

1. TIPOLOGIA DELLA SCUOLA

Le scuole di VL di qualsiasi classe di mezzi, operando con le stesse modalità ed avendo uguali esigenze per gli apparecchi impiegati, sono unificate e quindi si applica ad esse il presente regolamento in ogni sua parte.

2. REQUISITI PER LA CERTIFICAZIONE

Per ottenere la necessaria certificazione, le aspiranti scuole di volo dovranno soddisfare i seguenti requisiti:

1. Disponibilità di una o più aree di volo;
2. Disponibilità di infrastrutture per svolgimento delle lezioni **teoriche** e ricovero dei materiali di volo;
3. Possesso di complete ed idonee attrezzature di volo riferite alla classe di apparecchi utilizzati;
4. Disporre del seguente organico:
 - Direttore della scuola (Istruttore con idoneità in corso di validità)
 - Istruttore (con idoneità in corso di validità)
 - Addetto alla sicurezza (con abilitazione a pilota di secondo livello)
 - Aiutante (con abilitazione a pilota di secondo livello) o un secondo istruttore **e comunque non inferiore ad almeno 2 unità nell'ipotesi che una persona assommi due degli incarichi sopra indicati avendone titolo**
5. Disponibilità di materiale didattico per lezioni teoriche (libri, simulatore, materiale multimediale, ecc).

3. RILASCIO CERTIFICAZIONE

La certificazione per la classe richiesta é rilasciata a cura dell'Ae.C.I. sulla base della documentazione prodotta, di cui al successivo articolo 5, ed a seguito di un'eventuale visita ispettiva.

4. REGOLAMENTO SCUOLA

Ogni scuola si dovrà dotare del "Regolamento della scuola", conforme al modello predisposto, che dovrà descrivere in forma semplice: organizzazione, compiti e modi di funzionamento, come dall'allegato regolamento.

5. AUTORIZZAZIONE AD OPERARE

Per ottenere dall'Ae.C.I. l'autorizzazione ad operare, la scuola deve presentare una domanda in carta semplice, firmata dal legale rappresentante per gli Enti aggregati o dal Presidente per gli Aero Club federati.

La domanda deve comprendere:

- a. la scheda tecnica della scuola (modello ST/vl) compilata nelle sue parti;
- b. autocertificazione attestante la disponibilità delle aree di volo inserite nel modello "ST";
- c. copia dell'autorizzazione rilasciata dall'E.N.A.C. se l'attività dovesse svolgersi all'interno di uno spazio aereo controllato.
- d. eventuali versamenti previsti;

6. DURATA DELLA CERTIFICAZIONE E DOMANDA DI RINNOVO

La certificazione ha durata quinquennale. Sarà rinnovata, previa presentazione di apposita domanda (All. 5) da inviare 3 mesi prima della scadenza, a cui andrà allegato:

- a. autocertificazione attestante la disponibilità dei campi di volo;
- b. eventuali versamenti previsti;
- c. scheda tecnica della scuola (modello ST);
- d. eventuali variazioni alla documentazione originariamente presentata.

7. SVOLGIMENTO DELL'ATTIVITA'

L'attività didattica verrà svolta in conformità al programma didattico predisposto dall'Ae.C.I. ed approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi della normativa vigente.

8. ESTENSIONE DELLA CERTIFICAZIONE

Una scuola certificata per una classe potrà estendere ad altra classe la propria certificazione, integrando la documentazione già presentata con quella prevista per la nuova classe richiesta.

9. SOSPENSIONE O REVOCA DELLA CERTIFICAZIONE

Nel caso intervengano condizioni che rendano non più idonea la scuola allo svolgimento dell'attività didattica, per gravi infrazioni alle norme del volo, didattiche o inerenti alla sicurezza, l'Ae.C.I. **provvederà** alla sospensione od alla revoca della certificazione scuola.

10. COMUNICAZIONE INCONVENIENTI

Ogni scuola è tenuta a comunicare **entro 24 ore** all'Ae.C.I. ogni inconveniente o incidente di volo verificatosi.

11. VARIAZIONE DOCUMENTAZIONE

Qualsiasi variazione alla documentazione già presentata, o che comunque rivesta motivi d'interesse inerenti all'attività didattica, dovrà essere tempestivamente comunicata all'Ae.C.I..

12. ATTIVITA' IN SPAZI REGOLAMENTATI O CONTROLLATI

L'Aero Club o l'Ente Aggregato che svolgono attività di VL con scuola certificata possono richiedere di effettuare attività di volo nell'interno di zone regolamentate di competenza dell'AERONAUTICA MILITARE (P,D,R.), negli spazi aerei di classe C/D/E di competenza ENAV e nelle zone di traffico aeroportuale di aerodromi non controllati.

L'istanza va presentata, allegando la documentazione prevista, all'ENAC, previa nota di assenso della Direzione Aeroportuale competente e dell'ente ATS di giurisdizione.

REGOLAMENTI DIDATTICI AD USO DELLE SCUOLE DI DELTAPLANO
E PARAPENDIO
APPARECCHI VOLO DI PORTO O SPORTIVO PRIVI DI MOTORE
(V.D.S. / VL)

Rilascio attestato e qualifica per livelli

I regolamenti didattici delle Scuole di Volo Libero si articolano su quattro capitoli fondamentali:

1. QUALIFICAZIONE DEL PILOTA PER LIVELLI
2. STANDARDIZZAZIONE DELLE SCUOLE
3. CRITERI DI VERIFICA
4. QUALIFICAZIONE ISTRUTTORI E ISTRUTTORI – ESAMINATORI

CAPITOLO 1

QUALIFICAZIONE DEL PILOTA PER LIVELLI

1) Pilota di primo livello (basico)

- Acquisizione attestato di VDS con qualifica di primo livello.

Deltaplano e parapendio

Il pilota di deltaplano o parapendio con abilitazione di primo livello deve essere in grado di svolgere in autonomia l'attività di livello basico prevista per il rilascio attestato VDS/VL (vedi "criteri di verifica") nelle seguenti condizioni ambientali :

- in assenza di turbolenza e di termiche
- con apparecchi basici (deltaplano assimilabile per prestazioni, stabilità e maneggevolezza agli attuali monosuperficie, parapendio che l'istruttore ritenga idoneo alla didattica ed omologato in classe Standard CEN od equivalente omologazione di altro tipo)
- anche in siti diversi da quelli abituali della Scuola

2) Pilota di secondo livello

Il pilota può accedere all'esame per il conseguimento della qualifica di secondo livello solo se presentato da una scuola di V.L. presso la quale abbia frequentato un corso così come di seguito stabilito, e se già in possesso da almeno 12 mesi della qualifica di pilota di primo livello. Al termine dell'addestramento di secondo livello egli dovrà essere in grado di svolgere in sicurezza ed autonomia l'attività di volo prevista dallo standard di esame per il conseguimento dell'abilitazione a pilota di secondo livello nelle condizioni ambientali prefissate. La qualifica di pilota di secondo livello è registrata sul libretto di volo dall'Esaminatore al termine dell'esame superato con esito positivo.

Deltaplano

il pilota, già in possesso di attestato, per ottenere la qualifica di pilota di secondo livello deve essere almeno in grado, utilizzando un apparecchio basico, di :

- effettuare valutazioni finalizzate allo svolgimento in sicurezza di operazioni di volo in condizioni di termica e/o dinamica
- assicurare la condotta del mezzo in termica e/o dinamica, in condizioni di sicurezza
- effettuare la transizione da una termica ad un'altra
- atterrare in sicurezza su superfici desuete e/o ridotte

Parapendio

Il pilota, già in possesso di attestato, per ottenere la qualifica di pilota di secondo livello deve essere almeno in grado, utilizzando un apparecchio basico, di :

- effettuare valutazioni finalizzate allo svolgimento in sicurezza di operazioni di volo in condizioni di termica e/o dinamica
- assicurare la condotta del mezzo in termica e/o dinamica, in condizioni di sicurezza
- assicurare con adeguata tecnica di pilotaggio la prevenzione di configurazioni inusuali
- ricondurre a condizioni pilotabili o di volo normale l'ala che abbia assunto configurazioni inusuali (sia che abbia frequentato un corso in apposita scuola abilitata, sia che abbia acquisito altrimenti le necessarie tecniche)
- effettuare la transizione da una termica ad un'altra
- atterrare in sicurezza su superfici desuete e/o ridotte

3) Pilota abilitato *al volo con passeggero*

Il pilota può accedere all'esame per il conseguimento dell'abilitazione ***al volo con il*** passeggero solo se già in possesso da almeno un anno della qualifica di pilota di secondo livello. Al termine dell'addestramento Biposto egli dovrà essere in grado di svolgere in sicurezza ed autonomia l'attività di volo prevista dagli attuali standard di esame per il conseguimento dell'abilitazione biposto nelle seguenti condizioni ambientali :

- in condizioni meteo-aerologiche adatte ***al volo con il*** passeggero non abituato al volo
- in un sito il cui l'atterraggio risulti desueto e/o di dimensioni ridotte

CAPITOLO 2

STANDARDIZZAZIONE DELLE SCUOLE

Le Scuole di Volo Libero dovranno operare rispettando criteri di standardizzazione che si riferiscono in particolare a :

- Aspetti amministrativi
- Struttura organizzativa
- Moduli operativi
- Materiali utilizzati
- Qualifiche del personale operativo

1) Aspetti amministrativi

La Scuola di volo deve :

- essere certificata dall'Aero Club d'Italia delegato alla gestione della didattica del Volo Libero
- utilizzare istruttori abilitati
- avere sede legale e una o più zone di volo
- ottemperare quanto previsto per legge in materia di assicurazioni RCT
- inviare all'AeCI l'elenco dei partecipanti ad ogni tipologia di corso e costantemente aggiornarlo con le variazioni di ammissione e licenziamento degli allievi.
- Anche se non è attualmente prevista obbligatoriamente dalla legge, si auspica la stipula di una copertura assicurativa infortuni per ogni allievo partecipante ai corsi.

2) Struttura organizzativa

La Scuola di volo deve disporre di :

- idonei locali per svolgere l'attività didattica teorica (All 1)
- uno o più siti ove svolgere l'attività didattica pratica, eventualmente anche in accordo con altre unità didattiche, per consentire la diversificazione dell'attività di volo degli allievi(All 2)

- un Organico qualificato, così come più avanti indicato al paragrafo 5) titolato “qualifiche del personale operativo”, rispondente alle esigenze della didattica ed ai requisiti di Legge
- infrastrutture e supporti didattici adeguati
- idonei materiali per il volo così come specificato al successivo paragrafo 4) titolato “materiali”

3) Moduli operativi

A - Modulo operativo per la qualificazione dei piloti di primo livello (corsi Basici) - (conseguimento attestato di pilota VDS/VL)

a) La Scuola per effettuare attività didattica basica dovrà rispettare i seguenti parametri operativi minimi :

- **Attività teorica :**

- **23 ore** di insegnamento teorico in aula delle seguenti materie così suddivise, introduzione all'attività con il deltaplano e/o il parapendio 1 h (dipendentemente dal tipo di corso), normativa e legislazione 2 h, aerodinamica 4 h, meteorologia ed aerologia 5 h, strumenti 1 h, tecnica di pilotaggio 3 h, materiali 1 h , sicurezza 4 h, esame delle zone di volo (terreno) 1 h, **cenni di pronto soccorso 1 h.**

Nel dettaglio ogni materia dovrà trattare i seguenti argomenti:

Introduzione all'attività con il deltaplano e/o il parapendio

- Presentazione staff della scuola
- Organizzazione della scuola
- Notizie riguardanti lo svolgimento del corso
- Notizie riguardanti la documentazione necessaria al conseguimento dell'attestato (visita medica, Nulla Osta, ecc.....)
- Storia e possibilità del volo
- Che cos'è il deltaplano
- Che cos'è il parapendio

Normativa e Legislazione:

- Suddivisione degli spazi aerei, zone vietate
- Responsabilità e notifica incidenti

- Cenni sul codice della navigazione
- Legge istitutiva del volo da diporto o sportivo e DPR applicativi
- Regole generali per il volo da diporto sportivo

Aerodinamica

- Cenni sulle grandezze vettoriali, loro composizione e scomposizione
- Principi di dinamica dei fluidi
- Principi del sostentamento
- Portanza, resistenza e peso
- Profili alari
- Diagrammi CP, CR, polari
- Concetto di efficienza
- Lo stallo
- Scomposizione delle forze in volo
- Fattore di carico
- Stabilità
- Diagramma delle velocità

Meteorologia ed aerologia

- Cenni sulla meteorologia generale
- Dinamica delle masse d'aria nell'atmosfera
- Circolazione dell'aria in regime di alta e bassa pressione
- Riscaldamento dell'aria e temperatura, gradiente termico, inversione termica, curva di stato.
- Pressione atmosferica, gradiente barico verticale ed orizzontale
- Umidità dell'aria, passaggi di stato del vapore acqueo presente nell'atmosfera
- Stabilità ed instabilità dell'aria, confronto adiabatiche secche e sature con le curve di stato
- Tipi di nubi
- Fronti
- Situazioni meteorologiche caratterizzate dalla presenza delle Alpi ed Appennini

Strumenti

- Descrizione di funzionamento ed uso dei seguenti strumenti
- Altimetro
- Variometro
- Anemometro
- Bussola
- GPS
- Radio

Tecnica di pilotaggio

(deltaplano e/o parapendio a seconda del tipo di corso)

- Tecniche e superfici di decollo ed atterraggio
- Effetto dei comandi
- Incidenze caratteristiche e controllo della velocità
- Traiettorie caratteristiche
- Stabilità longitudinale e trasversale
- Stallo e rimessa
- Tecniche di virata
- Tecnica di veleggiamento elementare
- Tecnica e circuiti di avvicinamento e di atterraggio
- Effetti del gradiente del vento sulla sicurezza delle manovre

Materiali

- Caratteristiche dei materiali e tecniche costruttive
- Limiti operativi
- Carico alare e sollecitazione del materiale
- Corretto rimessaggio e manutenzione dell'attrezzatura
- Fattori che influenzano l'affidabilità dei materiali

Sicurezza

- Norme di precedenza e sorpasso
- Controlli pre-volo, in volo, post-volo
- Sicurezza del volo : concetti generali, norme comportamentali, cenni sulla psicofisiologia del volo
- Sicurezza delle manovre
- Assetti e configurazioni inusuali, il volo in condizioni critiche
- Utilizzo paracadute di soccorso e sua manutenzione
- Manovre di emergenza e recupero da configurazioni inusuali
- **Cenni di pronto soccorso**

• Attività pratica :

- **per la presentazione degli allievi all'esame devono trascorrere almeno 2 mesi dall'apertura del corso**
- non meno di 30 voli dell'allievo da solista
- non meno di 5 ore di volo dell'allievo da solista
- utilizzo per lo stesso allievo di almeno tre siti di volo diversi
- almeno due voli didattici dell'allievo in biposto con l'istruttore, di cui uno prima del primo volo alto da solista

b) La Scuola dovrà svolgere l'attività didattica con gradualità e laddove necessario personalizzando l'addestramento secondo le esigenze degli allievi, con la finalità di perseguire gli obiettivi didattici standardizzati di seguito elencati.

c) L'addestramento basico dovrà svolgersi in quattro fasi successive come segue :

- ***fase 1 - Acquisizione delle tecniche di handling e di controllo dell'ala a terra***
- ***fase 2 - Ambientamento al volo in biposto con istruttore***
- ***fase 3 - Raggiungimento degli obiettivi propri dell'addestramento basico così come già stabilito al capitolo 1 "qualificazione del pilota" e più avanti specificato nel dettaglio per obiettivi***
- ***fase 4 - Ambientamento dell'allievo pilota in siti di volo diversi con esecuzione delle manovre e delle procedure di cui l'allievo è già a conoscenza per aver superato la terza fase***

Dette fasi dovranno rispettare nel dettaglio i criteri di seguito elencati con la premessa che la Scuola dovrà in ogni caso :

- Consegnare agli allievi ad inizio corso un libretto di progressione didattica che contenga tra l'altro l'elenco degli obiettivi didattici del corso che l'allievo stesso sta seguendo.
- Aver cura che l'allievo porti con sé in occasione delle esercitazioni e compili correttamente il proprio libretto di progressione che a sua volta l'istruttore dovrà vidimare di volta in volta
- Ritenere conclusa un'esercitazione solo quando il suo contenuto sia ben appreso dall'allievo
- Curare che prima di ogni esercitazione pratica l'allievo abbia acquisito le sufficienti nozioni teoriche per comprendere il significato dell'insegnamento pratico impartitogli
- Imporre durante le esercitazioni pratiche anzitutto il rigoroso rispetto delle regole di buon senso, prudenza e precedenza in volo indispensabili
- Evitare che gli allievi operino a terra ed in volo in modo diverso da quanto indicato di volta in volta dall'istruttore

Fase 1 - Acquisizione delle tecniche di handling e di controllo dell'ala a terra

Durante questa fase si dovrà curare che l'allievo persegua e raggiunga i seguenti obiettivi didattici :

- conoscere in modo approfondito l'attrezzatura e la relativa nomenclatura
- conoscere ed acquisire padronanza delle metodologie di montaggio e predisposizione dei materiali
- conoscere e saper effettuare correttamente la sequenza dei controlli di sicurezza prevolo (es. : ad alta voce, verificando concretamente ciò che voce per voce deve essere verificato, seguendo una logica ripetitiva semplice ed essenziale, ecc....)
- saper effettuare in pratica le valutazioni prevolo indispensabili ad effettuare il volo stesso in sicurezza
- acquisire un buon controllo dell'ala a terra prima e durante la corsa di decollo sino allo stacco
- saper effettuare una corretta procedura di interruzione decollo (solo parapendio)
- apprendere le tecniche di smontaggio e di stivaggio dell'attrezzatura

Fase 2 - Ambientamento al volo in biposto con l'istruttore

Durante questa fase si dovrà curare che l'allievo persegua e raggiunga i seguenti obiettivi didattici :

- imparare a seguire alla lettera le disposizioni impartite dall'istruttore relative alla fase di decollo, alle posizioni da assumere in volo, all'intervento sui comandi di volo (obiettivi del briefing prevolo)
- imparare a conoscere una volta in volo il movimento dell'ala rispetto ai tre assi a seguito dell'intervento sui comandi e per il parapendio anche a seguito dell'utilizzo del peso
- imparare ad avere una visione dall'alto del sito di volo con riconoscimento dei riferimenti utili alla navigazione ed all'atterraggio
- comprendere l'importanza del mantenimento della direzione di volo prescelta mediante l'utilizzo degli opportuni riferimenti al suolo

- abituarsi ad effettuare virate allo scopo di cambiare direzione di volo in modo programmato (es. : di 45°, 90°, 180° e 360°) osservando in anticipo lo spazio aereo circostante e prendendo gli opportuni riferimenti
- abituarsi alle valutazioni relative alla pendenza della traiettoria ed alla velocità all'aria nei vari regimi caratteristici di volo
- abituarsi all'avvicinamento al terreno ed alla presa di contatto con esso durante la fase di avvicinamento ed atterraggio

Fase 3 - raggiungimento degli obiettivi propri dell'addestramento al volo basico da parte dell'allievo pilota

Tutte le missioni di volo proprie della fase 3 dovranno essere :

- effettuate in presenza dell'istruttore sul campo precedute da briefing in atterraggio riguardante:
 - analisi e verifiche della zona di atterraggio: posizione, disposizione, presenza di ostacoli, predominanza del vento, sufficienti dimensioni della superficie di atterraggio
 - analisi e verifica delle condizioni meteorologiche e previsione degli sviluppi, adattando le risultanze dell'analisi di meteorologia generale alla situazione morfologica del luogo (fenomeni di micrometeorologia che possono influenzare il volo).
- precedute da briefing in decollo riguardante:
- verifica e convalida della risultanza delle analisi meteorologiche e morfologiche esperite prima di raggiungere il decollo, con determinazione di fattori che possono influenzare il volo e che non erano determinabili dall'atterraggio.
- analisi di possibili modifiche al piano di volo da eseguirsi qualora, per ragioni di sicurezza, sia necessario abbandonare il piano di volo originario ed identificazione di atterraggi alternativi e/o di emergenza.
- verifica del decollo: ampiezza e pendenza sufficiente, disposizione, orientamento, vento predominante, posizione rispetto ad ostacoli e sottovento.
- verifica del suolo: identificazione di buchi, ostacoli, ed ogni possibile pregiudizio ad un corretto decollo.
- seguite per radio o con altri validi metodi sostitutivi dall'istruttore stesso, che dovrà prestare la massima attenzione, durante il volo dell'allievo, al fatto che egli rispetti rigorosamente quanto stabilito nel briefing e quanto da lui stesso di volta in volta indicato

- seguite da briefing dell'istruttore finalizzato ad evidenziare quanto delle manovre prestabilite è stato eseguito e quanto rimane ancora da eseguire o perfezionare, con la finalità di fare il punto della situazione didattica di volta in volta (follow- up dell'addestramento)
- seguite, come già detto da annotazione e certificazione del volo e della missione eseguita su un apposito libretto di progressione didattica .

Durante questa fase si dovrà curare che l'allievo persegua e raggiunga i seguenti obiettivi didattici :

- saper eseguire decolli in tutte le condizioni in cui possono essere effettuati in sicurezza (vento da diverse direzioni di intensità non eccedente i valori massimi accettabili per il livello di preparazione dell'allievo) con successivo controllo delle traiettorie dopo il decollo ed opportuna sistemazione nell'imbrago
- saper condurre l'ala su traiettorie rettilinee con utilizzo di riferimenti al suolo e conseguente correzione dell'angolo di deriva
- saper eseguire virate coordinate, previo controllo dello spazio aereo circostante e presa di riferimenti visivi, con rimessa su direzioni prefissate (30°, 45°, 90°, 180°, 360°)
- essere in grado di condurre l'ala a tutti regimi e velocità ricompresi nell'involuppo di volo riconoscendo in particolare il limite di escursione dei comandi definito dall'avvicinamento allo stallo
- essere in grado di effettuare in tempi prestabiliti virate di 360° con rimessa su asse prestabilito
- essere in grado di effettuare in tempi prestabiliti virate di 360° in un senso e successivamente nell'altro con rimessa in asse
- saper effettuare inversioni di rollio coordinate
- per il solo deltaplano essere in grado di effettuare correttamente la rimessa dallo stallo
- per il solo parapendio essere in grado di condurre l'ala con le "orecchie" con cambio di direzione prestabilito
- per il solo parapendio essere in grado di condurre l'ala utilizzando gli elevatori posteriori invece dei normali comandi di volo
- saper valutare le condizioni in atterraggio (vento, morfologia del terreno, traffico in circuito, ecc....)
- saper impostare ed effettuare circuiti di avvicinamento ad otto ed a "C"
- saper impostare il tratto finale alla corretta velocità, mantenendo la direzione prestabilita

- essere in grado di atterrare in sicurezza e con precisione adottando eventualmente le tecniche previste dal manuale di impiego del mezzo utilizzato

Fase 4 - Ambientamento dell'allievo pilota in siti di volo diversi con esecuzione delle manovre e delle procedure di cui l'allievo è già a conoscenza per aver superato la terza fase

Tutte le missioni di volo proprie della fase 4 dovranno essere :

- effettuate in presenza dell'istruttore sul campo
- precedute da briefing in atterraggio riguardante: analisi e verifiche della zona di atterraggio: posizione, disposizione, presenza di ostacoli, predominanza del vento, sufficienti dimensioni della superficie di atterraggio analisi e verifica delle condizioni meteorologiche e previsione degli sviluppi, adattando le risultanze dell'analisi di meteorologia generale alla situazione morfologica del luogo (fenomeni di micrometeorologia che possono influenzare il volo).
- precedute da briefing in decollo riguardante:
- verifica e convalida delle risultanze delle analisi meteorologiche e morfologiche esperite prima di raggiungere il decollo, con determinazione di fattori che possono influenzare il volo e che non erano determinabili dall'atterraggio
- analisi di possibili modifiche al piano di volo da eseguirsi qualora, per ragioni di sicurezza, sia necessario abbandonare il piano di volo originario ed identificazione di atterraggi alternativi e/o di emergenza.
- verifica del decollo: ampiezza e pendenza sufficiente, disposizione, orientamento, vento predominante, posizione rispetto ad ostacoli e sottovento
- verifica del suolo: identificazione di buchi, ostacoli, ed ogni possibile pregiudizio ad un corretto decollo.
- seguite per radio o con altri validi metodi sostitutivi dall'istruttore stesso, che dovrà prestare la massima attenzione, durante il volo dell'allievo, al fatto che egli rispetti rigorosamente quanto stabilito nel briefing e quanto da lui stesso di volta in volta indicato
- seguite da briefing dell'istruttore finalizzato ad evidenziare quanto delle manovre prestabilite è stato eseguito e quanto rimane ancora da eseguire o perfezionare, con la finalità di fare il punto della situazione didattica di volta in volta (follow- up dell'addestramento)

- seguite, come già detto da annotazione e certificazione del volo e della missione eseguita su un apposito libretto di progressione didattica

*Durante questa fase si dovrà inoltre curare che l'allievo persegua e raggiunga gli obiettivi didattici propri della fase 3) precedente, **anche in siti di volo diversi da quello usuale**, così come da elenco seguente:*

- saper eseguire decolli in tutte le condizioni in cui possono essere effettuati in sicurezza (vento da diverse direzioni di intensità non eccedente i valori massimi accettabili per il livello di preparazione dell'allievo) con successivo controllo delle traiettorie dopo il decollo ed opportuna sistemazione nell'imbrago
- saper condurre l'ala su traiettorie rettilinee con utilizzo di riferimenti al suolo e conseguente correzione dell'angolo di deriva
- saper eseguire virate coordinate, previo controllo dello spazio aereo circostante e presa di riferimenti visivi, con rimessa su direzioni prefissate (30°, 45°, 90°, 180°, 360°)
- essere in grado di condurre l'ala a tutti regimi e velocità ricompresi nell'involuppo di volo riconoscendo in particolare il limite di escursione dei comandi definito dall'avvicinamento allo stallo
- essere in grado di effettuare in tempi prestabiliti virate di 360° con rimessa su asse
- essere in grado di effettuare in tempi prestabiliti virate di 360° in un senso e successivamente nell'altro con rimessa in asse
- saper effettuare inversioni di rollio coordinate per il solo deltaplano essere in grado di effettuare correttamente la rimessa dallo stallo
- per il solo parapendio essere in grado di condurre l'ala con le "orecchie" con cambio di direzione prestabilito
- per il solo parapendio essere in grado di condurre l'ala utilizzando gli elevatori posteriori invece dei normali comandi di volo
- saper valutare le condizioni in atterraggio (vento, morfologia del terreno, traffico in circuito, ecc....)
- saper impostare ed effettuare circuiti di avvicinamento ad otto ed a "C"
- saper impostare il tratto finale alla corretta velocità, mantenendo la direzione prestabilita essere in grado di atterrare in sicurezza e con precisione adottando le tecniche previste dal manuale di impiego del mezzo utilizzato

B - Modulo operativo per Corsi finalizzati al conseguimento della qualifica di pilota di secondo livello

- a) La scuola per effettuare attività didattica avanzata dovrà rispettare i seguenti parametri operativi minimi:

Attività teorica:

- 10 ore di insegnamento teorico in aula delle seguenti materie così suddivise: teoria specifica delle condizioni meteorologiche ed aerologiche in cui è possibile il volo veleggiato 2 h, tecnica di pilotaggio in termica e dinamica 2 h, elementi di sicurezza del volo in condizioni meteo sfavorevoli (es. vento forte, atterraggi di emergenza, fuga da sottovento o rotor ecc.) 2 h, soluzione delle configurazioni inusuali ed utilizzo delle tecniche di discesa rapida 2 h, tecnica di pilotaggio per atterraggio "top landing" e "di emergenza" 1 h, teoria dell'utilizzo del paracadute di soccorso 1 h.

- Attività pratica:

- ***Per la presentazione degli allievi all'esame devono trascorrere almeno 2 mesi dall'apertura del corso***
 - Non meno di 10 voli dell'allievo da solista
 - Non meno di 5 ore di volo in ascendenza dell' allievo da solista
 - Utilizzo per lo stesso allievo di almeno due siti diversi
 - Almeno due voli dell'allievo in biposto con l' istruttore, della durata minima di 30 minuti ciascuno in condizioni di ascendenza.

- b) La scuola dovrà svolgere l'attività didattica di cui sopra con gradualità, personalizzando l'addestramento secondo le esigenze degli allievi, con la finalità di perseguire gli obiettivi didattici standardizzati di seguito elencati.

- c) L'addestramento avanzato dovrà svolgersi in quattro fasi successive come segue:

- ***fase 1*** - *Acquisizione delle tecniche di handling e controllo dell' ala a terra anche con vento moderato, con apprendimento delle tecniche da utilizzarsi in caso di improvviso aumento dell'intensità del vento*
- ***fase 2*** - *Addestramento al volo in condizioni di ascendenza in biposto con l' istruttore.*
- ***fase 3*** - *Raggiungimento degli obbiettivi propri dell'addestramento avanzato così come già stabilito al capitolo 1 "qualificazione del pilota" e più avanti specificato nel dettaglio per obbiettivi.*

- fase 4 - *Addestramento dell'allievo pilota in siti di volo diversi con esecuzione delle manovre e delle procedure di cui l'allievo è già a conoscenza avendo superato la terza fase.*

Dette fasi dovranno rispettare nel dettaglio i criteri di seguito elencati con la premessa che la scuola dovrà in ogni caso:

- Consegnare agli allievi ad inizio corso un libretto di progressione che contenga tra l'altro l'elenco degli obiettivi didattici del corso che l'allievo stesso sta seguendo.
- Aver cura che l'allievo porti con se in occasione delle esercitazioni e compili correttamente il proprio libretto di progressione che poi l'istruttore dovrà vidimare di volta in volta.
- Ritenere conclusa un'esercitazione solo quando il suo contenuto sia ben appreso dall'allievo.
- Curare che prima di ogni esercitazione pratica l'allievo abbia acquisito le sufficienti nozioni teoriche per comprendere il significato dell'insegnamento pratico impartitogli.
- Imporre durante le esercitazioni pratiche anzitutto il rigoroso rispetto delle regole di buon senso, prudenza e precedenza indispensabili in volo
- Evitare che gli allievi operino a terra ed in volo in modo diverso da quanto indicato di volta in volta dall'istruttore

Fase 1 - Acquisizione delle tecniche di handling e controllo dell'ala a terra in condizioni di attività termica e/o dinamica

Durante questa fase si dovrà curare che l'allievo persegua e raggiunga i seguenti obiettivi didattici in presenza di brezza o vento e in condizioni di attività termica che consentano il veleggiamento:

- Saper effettuare in pratica le valutazioni prevolo indispensabili ad effettuare il volo in sicurezza
- Imparare ad effettuare lo spiegamento a terra e la preparazione dell'attrezzatura.
- Imparare in presenza di condizioni di attività termica e/o dinamica ad imbragarsi correttamente ed effettuare i controlli pre volo.
- Imparare ad effettuare il pre-gonfiaggio della vela ed il controllo dei cordini senza subire trascinamenti.

- Imparare a sollevare la vela spalle al vento mantenendo il controllo in ogni fase della salita e della rotazione
- Imparare ad interrompere il decollo in condizioni di attività termica e/o dinamica limitando al minimo il possibile trascinamento (solo parapendio)

Fase 2 - Addestramento al volo in condizioni di ascendenza in biposto con l'istruttore.

Durante questa fase si dovrà curare che l'allievo persegua e raggiunga i seguenti obiettivi didattici in presenza di brezza o vento che consentano il veleggiamento.

- Imparare a riconoscere il tipo di ascendenza ed applicare l'idonea tecnica di pilotaggio (360° o granchio).
- Imparare a riconoscere le zone pericolose di sottovento e rotore.
- Imparare a virare correttamente al fine di sfruttare il tipo di ascendenza presente tenendo conto della deriva e del possibile rientro al pendio.
- Ambientarsi a condizioni di volo in turbolenza specifiche del veleggiamento e acquisire la tecnica di utilizzo dei comandi atti a prevenire assetti di volo inusuali.
- Acquisire la corretta tecnica di centraggio delle termiche
- Imparare a localizzare la zona di migliore spinta dinamica in relazione all'orografia del terreno.
- Imparare a localizzare potenziali zone di ascendenza e ad effettuare la transizione da una zona all'altra

Fase 3 - Raggiungimento degli obiettivi propri dell'addestramento al volo di secondo livello da parte dell'allievo pilota

Tutte le missioni di volo proprie della fase 3 dovranno essere:

- effettuate in presenza dell'istruttore sul campo precedute da briefing completo ed esauriente al cui termine l'allievo dovrà sapere esattamente quali sono le manovre da effettuare in volo e gli scopi della missione.
- seguite per radio o con altri validi metodi sostitutivi dall'istruttore stesso, che dovrà prestare la massima attenzione, durante il volo

dell'allievo, al fatto che egli rispetti rigorosamente quanto stabilito nel briefing e quanto da lui stesso di volta in volta indicato.

- seguite da briefing dell'istruttore finalizzato ad evidenziare quanto delle manovre prestabilite è stato eseguito e quanto rimane ancora da eseguire o perfezionare, con la finalità di fare il punto della situazione didattica di volta in volta (follow-up dell'addestramento).
- seguite, come già detto da annotazione e certificazione del volo e della missione eseguita sull'apposito libretto di progressione didattica.

Durante questa fase si dovrà curare che l'allievo persegua e raggiunga i seguenti obiettivi didattici:

- saper eseguire decolli in tutte le condizioni in cui possono essere effettuati in sicurezza (vento da diverse direzioni di intensità non eccedente i valori massimi ammessi) con successivo controllo delle traiettorie dopo il decollo ed opportuna sistemazione nell'imbrago.
- saper condurre l'ala su traiettorie rettilinee con utilizzo di riferimenti al suolo e conseguente correzione di un rilevante angolo di deriva.
- saper riconoscere il tipo di ascendenza ed applicare la tecnica di pilotaggio adeguata (360° o granchio).
- saper riconoscere le zone pericolose di sottovento e rotore.
- saper virare correttamente al fine di sfruttare il tipo di ascendenza presente tenendo conto della deriva e del rientro al pendio.
- essere in grado di condurre l'ala a tutti regimi compresi nell'inviluppo di volo in relazione alla presenza di possibile turbolenza ed alla necessità di prevenire configurazioni di volo inusuali.
- saper individuare la presenza di una termica, centrarla e salire senza uscirne per almeno un centinaio di metri.
- essere in grado di localizzare la zona di migliore spinta dinamica in relazione all'orografia del terreno e sfruttarla con la corretta tecnica di veleggiamento.
- essere in grado di interpretare correttamente i dati forniti dalla strumentazione di volo
- essere in grado di condurre l'ala con le "orecchie" effettuando l'allontanamento dal costone in termica e dinamica
- essere in grado di ripristinare il corretto assetto di volo dopo aver subito una configurazione inusuale

- essere in grado di effettuare le manovre di discesa rapida a seconda delle situazioni
- saper impostare ed effettuare circuiti di avvicinamento ad "otto" e a "C", tratto finale ed atterraggio, anche in condizioni di vento e turbolenza
- per il deltaplano acquisire la capacità di utilizzare in sicurezza il paracadutino frenante
- essere in grado di effettuare con sicurezza e precisione un top landing in condizioni morfologiche ed aerologiche favorevoli

Fase 4 - Addestramento dell' allievo pilota in siti di volo diversi con esecuzione delle manovre e delle procedure di cui l' allievo è già a conoscenza avendo superato la terza fase.

Tutte le missioni di volo proprie della fase 4 dovranno essere:

- effettuate in presenza dell'istruttore sul campo
- precedute da briefing in atterraggio riguardante:
- analisi e verifiche della zona di atterraggio: posizione, disposizione, presenza di ostacoli, predominanza del vento, sufficienti dimensioni della superficie di atterraggio,
- analisi e verifica delle condizioni meteorologiche e previsione degli sviluppi, adattando le risultanze dell'analisi di meteorologia generale alla situazione morfologica del luogo (fenomeni di micrometeorologia che possono influenzare il volo).
- precedute da briefing completo ed esauriente al cui termine l'allievo dovrà sapere esattamente quali sono le manovre da effettuare in volo e gli scopi della missione.
- seguite per radio o con altri validi metodi sostitutivi dall'istruttore stesso, che dovrà prestare la massima attenzione, durante il volo dell'allievo, al fatto che egli rispetti rigorosamente quanto stabilito nel briefing e quanto da lui stesso di volta in volta indicato.
- seguite da briefing dell'istruttore finalizzato ad evidenziare quanto delle manovre prestabilite è stato eseguito e quanto rimane ancora da eseguire o perfezionare, con la finalità di fare il punto della situazione didattica di volta in volta (follow- up dell'addestramento).
- seguite, come già detto da annotazione e certificazione del volo e della missione eseguita sull'apposito libretto di progressione didattica.

*Durante questa fase si dovrà inoltre curare che l'allievo persegua e raggiunga gli obiettivi didattici propri della fase 3) precedente, **anche in siti di volo diversi da quello usuale**, così come da elenco seguente:*

- saper eseguire decolli in tutte le condizioni in cui possono essere effettuati in sicurezza (vento da diverse direzioni di intensità non eccedente i valori massimi ammessi) con successivo controllo delle traiettorie dopo il decollo ed opportuna sistemazione nell'imbrago.
- saper condurre l'ala su traiettorie rettilinee con utilizzo di riferimenti al suolo e conseguente correzione di un rilevante angolo di deriva.
- saper riconoscere il tipo di ascendenza ed applicare la tecnica di pilotaggio adeguata (360° o granchio).
- saper riconoscere le zone pericolose di sottovento e rotore.
- saper virare correttamente al fine di sfruttare il tipo di ascendenza presente tenendo conto della deriva e del rientro al pendio.
- essere in grado di condurre l'ala a tutti regimi compresi nell'involuppo di volo in relazione alla presenza di possibile turbolenza ed alla necessità di prevenire configurazioni di volo inusuali.
- saper individuare la presenza di una termica, centrarla e salire senza uscirne per almeno un centinaio di metri.
- essere in grado di localizzare la zona di migliore spinta dinamica in relazione all'orografia del terreno e sfruttarla con la corretta tecnica di veleggiamento.
- essere in grado di saper interpretare correttamente i dati forniti dalla strumentazione di volo.
- essere in grado di condurre l'ala con le "orecchie" effettuando l'allontanamento dal costone in termica e dinamica
- essere in grado di ripristinare il corretto assetto di volo dopo aver subito una configurazione inusuale
- essere in grado di effettuare le manovre di discesa rapida a seconda delle situazioni
- saper impostare ed effettuare circuiti di avvicinamento ad "otto" e a "C", tratto finale ed atterraggio, in condizioni con possibilità di vento forte e turbolenza
- essere in grado di effettuare con sicurezza e precisione un top landing in condizioni morfologiche ed aerologiche favorevoli

C - Modulo operativo per Corsi Biposto (conseguimento qualifica “pilota biposto” deltaplano e/o parapendio)

a) La Scuola per effettuare attività didattica in biposto dovrà rispettare i seguenti parametri operativi minimi :

- Attività teorica :
 - 5 h di insegnamento teorico in aula delle seguenti materie così suddivise: normativa e regimi assicurativi relativi al biposto (responsabilità nella conduzione del biposto)
 - 1h, sicurezza del volo in biposto (tutti gli elementi che concorrono alla sicurezza come valutazioni predecollo, regolazione e controllo imbrago passeggero, abbigliamento personale del passeggero, aggancio in sequenza prima del pilota e poi del passeggero all'ala, condotta del mezzo in turbolenza e nel caso di configurazioni inusuali, omologazione del biposto, ecc..)
 - 2h, attrezzatura biposto
 - 1h, aspetti di comunicazione con il passeggero (in funzione dell'esperienza di volo dello stesso: il briefing pre e post volo, il piano di volo in funzione del passeggero, la necessità di saper intuire durante il volo lo stato emotivo del passeggero dandogli se necessario spiegazioni dettagliate su quanto si sta facendo o si sta per fare)
- Attività pratica :
 - ***Per la presentazione degli allievi all'esame devono trascorrere almeno 4 mesi dall'apertura del corso***
 - non meno di 2 voli in biposto dell'allievo come passeggero con l'istruttore ai comandi
 - non meno di 10 voli in biposto dell'allievo ai comandi di cui almeno 3 con l'istruttore, gli altri possono essere effettuati con pilota abilitato al biposto

b) La scuola dovrà svolgere attività didattica in biposto con gradualità e laddove necessario personalizzando l'addestramento secondo le esigenze degli allievi, con la finalità di perseguire gli obiettivi didattici standardizzati di seguito elencati.

c) l'addestramento al volo in biposto dovrà svolgersi in quattro fasi successive come segue:

- fase 1 - *aggiornamento e perfezionamento delle manovre proprie del volo basico*
- fase 2 - *acquisizione delle tecniche di handling e di controllo dell'ala a terra con passeggero agganciato*
- fase 3 - *voli i biposto con l'istruttore ai comandi*
- fase 4 - *voli in biposto con allievo ai comandi ed istruttore o pilota abilitato al biposto come passeggeri*

Dette fasi dovranno rispettare nel dettaglio i criteri di seguito elencati con la premessa che la Scuola dovrà in ogni caso :

- Consegnare agli allievi ad inizio corso un libretto di progressione didattica che contenga tra l'altro l'elenco degli obiettivi didattici del corso che l'allievo stesso sta seguendo.
- Aver cura che l'allievo porti con sé in occasione delle esercitazioni e compili correttamente il proprio libretto di progressione che poi l'istruttore dovrà vidimare di volta in volta
- Ritenere conclusa un'esercitazione solo quando il suo contenuto sia ben appreso dall'allievo
- Curare che prima di ogni esercitazione pratica l'allievo abbia acquisito le sufficienti nozioni teoriche per comprendere il significato dell'insegnamento pratico impartitogli
- Imporre durante le esercitazioni pratiche anzitutto il rigoroso rispetto delle regole di buon senso, prudenza e precedenza in volo indispensabili
- Evitare che gli allievi operino a terra ed in volo in modo diverso da quanto indicato di volta in volta dall'istruttore

Inoltre tutte le missioni di volo proprie della fase 3 e 4 dovranno essere :

- precedute da briefing in atterraggio riguardante:
 - analisi e verifiche della zona di atterraggio: posizione, disposizione, presenza di ostacoli, predominanza del vento, sufficienti dimensioni della superficie di atterraggio
 - analisi e verifica delle condizioni meteorologiche e previsione degli sviluppi, adattando le risultanze dell'analisi di meteorologia generale alla situazione morfologica del luogo (fenomeni di micrometeorologia che possono influenzare il volo).

- precedute da briefing completo ed esauriente al cui termine l'allievo dovrà sapere:
 - esattamente quali sono le manovre da effettuare in volo e gli scopi della missione
 - seguite dall'istruttore che dovrà prestare la massima attenzione durante il volo dell'allievo, al fatto che egli rispetti rigorosamente quanto stabilito nel briefing e quanto da lui stesso di volta in volta indicato
 - seguite da briefing dell'istruttore finalizzato ad evidenziare quanto delle manovre prestabilite è stato eseguito e quanto rimane ancora da eseguire o perfezionare, con la finalità di fare il punto della situazione didattica di volta in volta (follow-up dell'addestramento)
 - seguite, come già detto da annotazione e certificazione del volo e della missione eseguita su un apposito libretto di progressione didattica

Fase 1 - aggiornamento e perfezionamento nell'esecuzione di manovre proprie del volo basico

Durante questa fase si dovrà curare che l'allievo pilota biposto persegua e raggiunga i seguenti obiettivi didattici:

- essere in grado di effettuare in tempi prestabiliti e con precisione virate di 360° con rimessa in asse utilizzando il monoposto
- essere in grado di effettuare in tempi prestabiliti e con precisione virate di 360° in un senso e successivamente nell'altro con rimessa in asse utilizzando il monoposto
- saper effettuare inversioni di rollio coordinate con il monoposto mantenendo una direzione di avanzamento rettilinea
- saper impostare ed effettuare circuiti di avvicinamento ad otto ed a "C" utilizzando il monoposto
- essere in grado di atterrare in sicurezza e con precisione adottando le tecniche eventualmente previste da manuale d'impiego del mezzo utilizzando il monoposto
- saper effettuare in pratica le valutazioni prevolo indispensabili ad effettuare il volo in biposto in sicurezza nonché nei limiti imposti dalla tipologia dell'ala e dalla presenza a bordo del passeggero

Fase 2 - acquisizione delle tecniche di handling e di controllo dell'ala a terra con passeggero agganciato

Durante questa fase si dovrà curare che l'allievo pilota biposto persegua e raggiunga i seguenti obiettivi didattici:

- conoscere in modo approfondito l'attrezzatura biposto
- conoscere ed acquisire padronanza delle metodologie di montaggio e predisposizione dei materiali
- conoscere e saper applicare correttamente la sequenza dei controlli di sicurezza prevolo per se e per il passeggero (ad alta voce, verificando concretamente ciò che voce per voce deve essere verificato, seguendo una logica ripetitiva cosciente ma semplice ed essenziale, ecc...)
- acquisire un buon controllo dell'ala biposto a terra prima e durante la corsa di decollo sino allo stacco in relazione al comportamento del passeggero durante le varie fasi
- saper effettuare correttamente la manovra di interruzione del decollo (solo parapendio)
- apprendere le tecniche di smontaggio e di stivaggio dell'attrezzatura

Fase 3 - voli in biposto con istruttore ai comandi (minimo 2)

Durante questa fase si dovrà curare che l'allievo pilota biposto persegua e raggiunga i seguenti obiettivi didattici:

- conoscere ed apprendere tutti i compiti che normalmente spettano al passeggero biposto durante il decollo il volo e l'atterraggio
- abituarsi al comportamento dell'ala biposto in tutte le manovre
- abituarsi alle prestazioni ed alle traiettorie proprie dell'ala biposto

Fase 4 - voli in biposto ai comandi, con istruttore (minimo 3) o con pilota abilitato al biposto come passeggero

Durante questa fase si dovrà curare che l'allievo pilota biposto persegua e raggiunga i seguenti obiettivi didattici:

- saper effettuare un corretto briefing prevolo e postvolo al passeggero

- saper effettuare decolli in biposto in tutte le condizioni in cui essi possono essere effettuati in piena sicurezza al variare della morfologia del decollo e della direzione ed intensità del vento entro i valori ammessi
- saper effettuare il controllo delle traiettorie dopo il decollo ed opportuna sistemazione nell'imbrago di pilota e passeggero
- essere in grado di condurre l'ala a tutti i regimi e velocità ricompresi nell'involuppo di volo
- essere in grado di effettuare in tempi prestabiliti virate di 360° con rimessa in asse
- essere in grado di effettuare in tempi prestabiliti virate di 360° in un senso e successivamente nell'altro con rimessa in asse
- saper effettuare inversioni di rollio coordinate
- saper impostare ed effettuare circuiti di avvicinamento ad otto ed a "C"
- saper impostare il tratto finale alla corretta velocità mantenendo la direzione prestabilita
- essere in grado di atterrare in sicurezza e con precisione adottando le tecniche eventualmente previste dal manuale d'impiego dell'ala utilizzata
- saper atterrare in un sito in cui l'atterraggio risulti desueto e/o di dimensioni ridotte

D) Modulo operativo per Stages di Avvicinamento e Presentazione del Volo Libero

La scuola per effettuare tale tipo di attività dovrà rispettare i seguenti parametri operativi minimi

- **Attività teorica**

fase 1 : 2 ore di illustrazione delle caratteristiche dell'attività di volo libero.

- Cenni sulla storia e sulle possibilità del volo.
- Cenni sulla meccanica del volo.
- Descrizione del delta e del para .
- La sicurezza del volo (parametri e statistiche)
- I corsi per il conseguimento delle varie qualifiche di pilota

- **Attività pratica**

fase 1 (da svolgersi in campetto):

- presentazione dei mezzi e loro predisposizione per il volo
- i controlli di sicurezza prevolo
- attività di campetto senza distacco dal terreno

fase 2 volo in biposto con istruttore (o pilota qualificato)

- volo alto in biposto delta e/o para in condizioni aerologiche tranquille con dimostrazione delle possibilità di manovra dei mezzi. Il volo dovrà essere preceduto e seguito da apposito briefing

- **Attività teorica**

fase 2 : Intervento conclusivo sull'attività svolta e consegna diploma di partecipazione

4) Materiali

Le scuole di Volo Libero dovranno dotarsi di materiali per la didattica che oltre a rispondere ai requisiti di seguito elencati dovranno essere non obsoleti, periodicamente controllati ed essere adatti alla taglia ed al peso degli allievi

Per effettuare scuola di deltaplano l'attrezzatura dovrà almeno essere composta da:

a) **deltaplano basico**

definizione: deltaplano assimilabile per prestazioni, stabilità e maneggevolezza agli attuali monosuperficie

b) **imbrago munito di moschettoni in acciaio** (minimo 4000 Kg)

- sono da escludere i vecchi gambali, cocoon, e monofune con tavola rigida e senza vincoli per l'incidenza.
- sono vietati i doppi moschettoni.

c) **emergenza specifica per deltaplano**

sono vietate quelle da parapendio adattate

d) **ruote sulla barra del deltaplano con diametro minimo 15 cm.** (obbligatorie)

e) **casco specifico per V.D.S.** (sono esclusi quelli per bicicletta o mountain bike, canoa, roccia, ecc.)

f) **deltaplano omologato per voli biposto con relativa emergenza biposto**

Per effettuare scuola di parapendio l'attrezzatura dovrà almeno essere composta da :

a) **parapendio basico**

definizione: parapendio che l'istruttore ritenga idoneo alla didattica omologato in classe standard o in classe equivalente con omologazione di altro tipo

b) **imbrago con protezione dorsale**

compatibile con l'omologazione della vela e quindi dotato di eventuali incroci, **autobalance system**, regolazioni, ecc.

c) **paracadute di soccorso adeguato al peso del pilota**

sono vietate quelle da deltaplano adattate

c) casco specifico per V.D.S.

(sono esclusi quelli per bicicletta o mountain bike, canoa, roccia, ecc.)

d) parapendio biposto omologato con relativa emergenza biposto

5) Qualifiche del personale operativo

Il personale operativo delle Scuole di Volo Libero comprende al minimo le seguenti figure:

- il Direttore della scuola
- l'Istruttore
- l'Addetto alla sicurezza
- l'Aiutante

Il personale operativo dovrà avere le seguenti qualifiche e soddisfare ai seguenti requisiti:

- il Direttore dovrà avere la qualifica di Istruttore, soddisfacendo ai requisiti minimi di aggiornamento definiti al successivo capitolo 4 "Qualificazione degli istruttori e degli istruttori-esaminatori"
- l'Istruttore dovrà avere la qualifica di Istruttore, soddisfacendo ai requisiti minimi di aggiornamento definiti al successivo capitolo 4 "Qualificazione degli istruttori e degli istruttori-esaminatori"
- l'Addetto alla sicurezza dovrà essere in possesso dell'attestato di pilota e dell'abilitazione di secondo livello
- l'Aiutante dovrà essere in possesso dell'attestato di pilota e della qualifica di pilota di secondo livello, dovrà essere specificamente designato dal direttore della scuola e non potrà far svolgere agli allievi alcuna attività di volo in assenza dell'istruttore

Nota : la figura dell'Aiutante può essere sostituita da un secondo Istruttore a tutti gli effetti

CAPITOLO 3

A - PROGRAMMA D'ESAME TEORICO – PRATICO PER IL CONSEGUIMENTO DELL'ATTESTATO DI PILOTA DI APPARECCHI PER IL V.D.S. SENZA MOTORE CON DELTAPLANO MONOPOSTO

Parte teorica:

1 - Prova scritta sulla base di trenta quiz scelti dalla Commissione d'esame tra i quiz ufficialmente ammessi per l'insegnamento del Volo Libero

2 – Prova orale a discrezione della Commissione d'esame su materie e programmi di pertinenza dei corsi basici di Volo Libero

Parte pratica:

1 - Allestimento materiali

La metodicità, la cura, la conoscenza e l'attenzione nell'allestimento dei materiali per il volo è sintomo di una predisposizione del candidato all'accertamento delle condizioni di sicurezza necessarie per intraprendere il volo

2 - Valutazioni predecollo

Prima di ogni volo il candidato deve saper fare valutazioni relative alla sicurezza delle operazioni (es. valutaz. meteo, valutaz. sulla morfologia del terreno sorvolato, sulle condizioni di decollo e di atterraggio, ecc.) con il criterio generale di saper formulare un piano di volo adeguato alle condizioni ambientali ed alle proprie possibilità intese in termini di esperienza maturata e capacità.

3 - Predisposizione ala ed attrezzatura

Ogni tipo di apparecchio per il volo libero presume la capacità del pilota di montarlo, predisporlo e collegarlo all'imbrago ed ai dispositivi di emergenza e soccorso a garanzia di un perfetto funzionamento anche in ragione delle condizioni ambientali esistenti (es. brezza al decollo, pendenza del terreno, tipo di piano di volo previsto, ecc.)

4 - Controlli prevolo di sicurezza

L'esecuzione metodica, cosciente, assolutamente non rituale, dei controlli di sicurezza previsti è un atto dovuto da parte di ogni pilota, prima di intraprendere qualsiasi operazione

5 - Decollo

Il decollo deve essere intrapreso con un buon controllo della traiettoria, con la tecnica prevista, con la rincorsa necessaria caratterizzata da velocità progressiva. La decisione nell'intraprendere la manovra è determinante ai fini della buona riuscita della stessa

6 - Controllo dell'assetto durante il decollo

Il controllo dell'assetto durante la rincorsa così come il movimento delle mani rispetto ai montanti sono elementi fondamentali della tecnica di decollo. L'assetto di decollo è determinante al fine della traiettoria dopo il distacco

7 - Controllo della traiettoria dopo il decollo (veloc., direz.)

La presa di velocità dopo il decollo, atta a garantire l'acquisizione della maggior energia cinetica possibile con garanzia comunque di sorvolo degli ostacoli lungo la traiettoria di decollo ed il controllo direzionale sono all'oggetto di questa voce

8 - Veleggiamento elementare (condizioni permettendo)

Il veleggiamento è la manovra che consente ad ogni pilota praticante il Volo Libero di rimanere in aria e spostarsi sfruttando le caratteristiche della propria ala in abbinamento alle condizioni ambientali e meteorologiche prescelte. Considerato che il veleggiamento verrà praticato da tutti i piloti brevettati sarebbe bene accertare la loro capacità ad esercitarlo nella forma almeno più elementare laddove le condizioni lo permettano

9 - Avvicinamento allo stallo e stallo

Il pilota deve conoscere bene il comportamento della propria ala alle varie velocità. L'esecuzione dello stallo consente di valutare nel pilota la capacità di controllo e rimessa in volo normale

10 - Virata di 360° a dx raccordata ad una di 360° a sx in non più di 35 secondi, uscita progressiva nella medesima direzione di ingresso in manovra (35 secondi costituiscono il tempo di manovra con un normale angolo di rollio di 25° - 30° che è necessario saper assumere in qualsiasi situazione tipica della quotidiana pratica del volo) Non è previsto definire una specifica velocità di ingresso nella manovra. Il limite di tempo imposto è inteso ad accertare la capacità di invertire il rollio con continuità, gradualità e tempestività dimostrando padronanza del mezzo nel controllo delle variazioni di angolo di rollio

11 - Esecuzione di due virate successive di 360° senza rimessa nello stesso senso in non più di 25 secondi, uscita progressiva nella medesima direzione di ingresso in manovra (25 secondi costituiscono il tempo di virata con un normale angolo di rollio di 25° - 30° che è necessario saper assumere in qualsiasi situazione tipica della quotidiana pratica del volo) La manovra impone di virare con discreto rateo ed è intesa ad accertare la capacità del pilota di graduare l'ingresso in una virata, la sua capacità di mantenere un angolo di rollio per due complete rotazioni, di uscire da una simile configurazione con la gradualità necessaria ad evitare oscillazioni eccessive e di assumere e mantenere al termine una direzione prestabilita

12 - Inversioni di rollio (limite di 30°, cioè con angolo di rollio di una normale virata) con controllo coordinato dell'ala. Questa manovra rende possibile accertare la capacità del pilota di graduare il proprio intervento sui comandi per renderlo compatibile con le caratteristiche di risposta dell'ala. Accerta inoltre in generale il coordinamento del pilota nelle manovre e la sua capacità di non superare i limiti di impiego normale dell'ala

13 - Circuito di avvicinamento ad "otto" o a "C" . Sono i due tipici circuiti di avvicinamento che devono essere usati a seconda delle circostanze. Entrambe devono essere conosciuti dal pilota dal momento che le condizioni di traffico o ambientali possono di volta in volta imporre l'uso di uno o dell'altro tipo indistintamente nella pratica quotidiana

14 - Controllo dell'ala durante l'uscita dall'imbrago. L'uscita dall'imbrago ed il controllo della direzione e dell'assetto durante la stessa denotano tempismo e capacità di controllo della traiettoria e del mezzo in una fase delicata

15 - Atterraggio di precisione nel raggio di 75 metri. La precisione in atterraggio, che comunque deve avvenire contro vento, è una caratteristica del pilota di Volo Libero che non ha mai a disposizione per posarsi la medesima superficie, oppure le medesime condizioni ambientali. La precisione in atterraggio deve essere dimostrata di conserva all'utilizzo della corretta tecnica di avvicinamento finale. L'ultima virata in finale di ampiezza non superiore a 90° deve essere effettuata ad una quota non inferiore a 10 m. (sono ammesse delle "esse" in lungo finale). Non è ammesso urto al suolo della struttura con deformazioni permanenti.

16 - Controlli postvolo e riposizione dell'ala. Anche questo aspetto contribuisce alla valutazione dell'attenzione e della cura per i materiali dimostrata dal pilota

17 - Commento del volo da parte del pilota quando richiesto dall'Esaminatore per spiegare eventuali comportamenti in volo. E' un aspetto particolare dell'esame questo. Merita un minimo di approfondimento essendo legato direttamente alla visione del volo che il pilota dimostra di avere. Quanto più essa è aderente alla realtà, tanto maggiori sono le possibilità di valutazione critica del proprio operato da parte del pilota stesso.

Tanto quindi è lungi da lui la possibilità di abbandonarsi ad atteggiamenti di sottovalutazione del rischio o di sopravvalutazione delle proprie possibilità e capacità a discapito della sicurezza. Spetta all'Esaminatore questa attenta disamina dell'atteggiamento del pilota quando chiamato a motivare o giustificare il suo operato durante una specifica prova nel volo d'esame. Le sue argomentazioni dovrebbero perlomeno lasciare intravedere una sua corretta e critica interpretazione della realtà e non certo un mascheramento giustificativo della stessa

18 – Formulazione del giudizio finale. Il giudizio finale di idoneità, sulla base di non più di due voli del candidato, dovrà tener conto almeno della corretta esecuzione degli items compresi nel seguente elenco nel rispetto dei parametri previsti **ai punti**:

2), 3), 4), 5), 6), 7), 9), 10), 11), 12), 13), 14), 15), 17)

Il giudizio totalmente negativo in una delle suddette prove pregiudica l'esito positivo dell'esame.

Tra gli items **di cui ai punti** 9, 10, 11, 12 l'esaminatore potrà decidere di fare eseguire solo una coppia di manovre scelta tra quelle che seguono:

A: punti 9), 10) B: punti 9), 11) C: punti 9), 12)
D: punti 10) 12) E: punti 11) 12)

Rendendo così possibile l'effettuazione dell'esame praticamente con qualsiasi dislivello disponibile e rispettando il criterio irrinunciabile di non limitare la prova al solo decollo ed atterraggio.

La valutazione sull'esecuzione degli altri items non elencati contribuirà alla formulazione del giudizio stesso.

B - PROGRAMMA TEORICO - PRATICO D'ESAME PER IL CONSEGUIMENTO DELL'ATTESTATO DI PILOTA DI APPARECCHI PER IL V.D.S. SENZA MOTORE CON PARAPENDIO MONOPOSTO

Parte teorica:

1 - Prova scritta sulla base di trenta quiz scelti dalla Commissione d'esame tra i quiz ufficialmente ammessi per l'insegnamento del Volo Libero

2 – Prova orale a discrezione della Commissione d'esame su materie e programmi di pertinenza dei corsi basici di Volo Libero

Parte pratica:

1 - Allestimento materiale. La metodicità, la cura e l'attenzione nell'allestimento dei materiali per il volo è sintomo di una predisposizione del candidato all'accertamento delle condizioni di sicurezza necessarie per intraprendere il volo

2 - Valutazioni predecollo. Prima di ogni volo il candidato deve saper fare valutazioni relative alla sicurezza delle operazioni (es. valutaz. meteo, valutaz. sulla morfologia del terreno sorvolato, sulle condizioni di decollo e di atterraggio, ecc.) con il criterio generale di saper formulare un piano di volo adeguato alle condizioni ambientali ed alle proprie possibilità intese in termini di esperienza maturata e capacità.

3 - Predisposizione ala ed attrezzatura. Ogni tipo di apparecchio per il volo libero presume la capacità del pilota di montarlo, predisporlo e collegarlo all'imbrago ed ai dispositivi di emergenza e soccorso a garanzia di un perfetto funzionamento anche in ragione delle condizioni ambientali esistenti (es. brezza al decollo, pendenza del terreno, tipo di piano di volo previsto, ecc.)

4 - Controlli prevolo di sicurezza. L'esecuzione metodica, cosciente, assolutamente non rituale, dei controlli di sicurezza previsti è un atto dovuto da parte di ogni pilota, prima di intraprendere qualsiasi operazione.

5 - Decollo. Il decollo deve essere intrapreso con un buon controllo della traiettoria, con la tecnica prevista, con la rincorsa necessaria caratterizzata da velocità progressiva e con un controllo a vista dell'ala prima di decidere se proseguire nella manovra o se interromperla quando ciò sia necessario. Vale il criterio che l'interruzione del decollo

da parte del pilota di parapendio in caso di dubbio è motivo di valutazione positiva da parte dell'Esaminatore

6 - Controllo dell'ala in fase di decollo. Il controllo della velocità dell'ala in parapendio, nonché il controllo della direzione durante la corsa sono due elementi indispensabili alla buona riuscita della manovra

7 - Controllo della traiettoria dopo il decollo (veloc., direz.). Il controllo della velocità dopo il decollo, atto a garantire l'acquisizione della maggior energia cinetica possibile con garanzia comunque di sorvolo degli ostacoli lungo la traiettoria di decollo ed il controllo direzionale sono all'oggetto di questa voce

8 - Veleggiamento elementare (condizioni permettendo). Il veleggiamento è la manovra che consente ad ogni pilota praticante il Volo Libero di rimanere in aria e spostarsi sfruttando le caratteristiche della propria ala in abbinamento alle condizioni ambientali e meteorologiche prescelte. Considerato che il veleggiamento verrà praticato da tutti i piloti brevettati sarebbe bene accertare la loro capacità ad esercitarlo nella forma almeno più elementare laddove le condizioni lo permettano

9 - Pilotaggio a velocità diverse e volo lento (senza raggiungere la velocità di stallo). Il pilota deve conoscere bene i limiti di velocità del proprio mezzo, ivi compreso il comportamento dell'ala quando vola lentamente, soprattutto deve conoscere le reazioni dell'ala all'input dei comandi alle diverse velocità, dimostrando di saper manovrare in modo da rimanere ampiamente nell'inviluppo di volo

10 - Virata di 360° a dx raccordata ad una di 360° a sx in non più di 30 secondi, uscita progressiva nella medesima direzione di ingresso in manovra (30 secondi costituiscono il tempo di manovra con un normale angolo di rollio di 25° - 30° che è necessario saper assumere in qualsiasi situazione tipica della quotidiana pratica del volo) Non è previsto definire una specifica velocità di ingresso nella manovra. Il limite di tempo imposto è inteso ad accertare la capacità di invertire il rollio con continuità, gradualità e tempestività dimostrando padronanza del mezzo nel controllo delle variazioni di angolo di rollio

11 - Esecuzione di due virate successive di 360° senza rimessa nello stesso senso in non più di 20 secondi, uscita progressiva nella medesima direzione di ingresso in manovra

(20 secondi costituiscono il tempo di virata con un normale angolo di rollio di 25° - 30° che è necessario saper assumere in qualsiasi situazione tipica della quotidiana pratica del volo)

La manovra impone di virare con discreto rateo ed è intesa ad accertare la capacità del pilota di graduare l'ingresso in una virata, la sua capacità di mantenere un angolo di rollio per due complete rotazioni, di uscire da una simile configurazione con la gradualità necessaria ad evitare pendolamenti e di assumere e mantenere al termine una direzione prestabilita

12 - Inversioni di rollio (limite di 30° , cioè con angolo di rollio di una normale virata) con controllo coordinato dell'ala

Questa manovra rende possibile accertare la capacità del pilota di graduare il proprio intervento sui comandi per renderlo compatibile con le caratteristiche di risposta dell'ala. Accerta inoltre in generale il coordinamento del pilota nelle manovre e la sua capacità di non superare i limiti di impiego normale dell'ala

13 - Utilizzo delle “orecchie” per incrementare il tasso di caduta e pilotaggio in questa configurazione . Il parapendio non può risaputamente assumere alti ratei di discesa quando voluto, a causa delle sue caratteristiche costruttive. Al pilota compete di saper ridurre la superficie portante al fine di aumentare il carico alare e conseguentemente il rateo di discesa, qualora le condizioni di volo lo rendano necessario (discesa rapida in condizioni di ascendenza forte, raggiungimento veloce della quota di avvicinamento finale, ecc.)

14 - Utilizzo degli elevatori posteriori per il pilotaggio. Questa è la simulazione di una situazione di emergenza conseguente alla rottura del tirante di uno o due freni. L'ala risulta perfettamente pilotabile, ma è richiesta una particolare delicatezza e gradualità d'intervento sui comandi

15 - Circuito di avvicinamento ad "otto" o a "C" . Sono i due tipici circuiti di avvicinamento che devono essere usati a seconda delle circostanze. Entrambe devono essere conosciuti dal pilota dal momento che le condizioni di traffico o ambientali possono di volta in volta imporre l'uso di uno o dell'altro tipo indistintamente nella pratica quotidiana

16 - Controllo della traiettoria in finale . Il controllo deve essere esercitato dal pilota sia sul piano verticale che sul piano orizzontale. Egli deve saper acquisire la massima energia cinetica consentita dalle circostanze onde prevenire gli effetti del windshear in prossimità del

suolo e di saper mantenere una traiettoria il più possibile libera e lontana da eventuali ostacoli. L'ultima virata in finale di ampiezza non superiore a 90° deve essere effettuata ad una quota non inferiore a 10 m. (sono ammesse delle "esse" in lungo finale)

17 - Atterraggio di precisione nel raggio di 50 metri. La precisione in atterraggio, che comunque deve avvenire contro vento, è una caratteristica del pilota di volo libero che non ha mai a disposizione per posarsi la medesima superficie, oppure le medesime condizioni ambientali. La precisione in atterraggio deve essere dimostrata di conserva all'utilizzo della corretta tecnica di avvicinamento finale

18 - Controlli postvolo e riposizione dell'ala. Anche questo aspetto contribuisce alla valutazione dell'attenzione e della cura per i materiali dimostrata dal pilota

19 - Commento del volo da parte del pilota quando richiesto dall'Esaminatore per spiegare eventuali comportamenti in volo

E' questo un aspetto particolare dell'esame. Merita un minimo di approfondimento essendo legato direttamente alla visione del volo che il pilota dimostra di avere. Quanto più essa è aderente alla realtà, tanto maggiori sono le possibilità di valutazione critica del proprio operato da parte del pilota stesso.

Tanto quindi è lungi da lui la possibilità di abbandonarsi ad atteggiamenti di sottovalutazione del rischio o di sopravvalutazione delle proprie possibilità e capacità a discapito della sicurezza. Spetta all'Esaminatore questa attenta disamina dell'atteggiamento del pilota quando chiamato a motivare o giustificare il suo operato durante una specifica prova nel volo d'esame. Le sue argomentazioni dovrebbero perlomeno lasciare intravedere una sua corretta e critica interpretazione della realtà e non certo un mascheramento giustificativo della stessa

20 – formulazione del giudizio finale

Il giudizio finale di idoneità, sulla base di non più di due voli del candidato, dovrà tener conto almeno della corretta esecuzione degli items compresi nel seguente elenco con il rispetto dei parametri previsti **ai punti**:

2), 3), 4), 5), 6), 7), 10), 11), 12), 13), 14), 15), 16), 17), 19)

Il giudizio totalmente negativo in una delle suddette prove pregiudica l'esito positivo dell'esame.

Tra gli items **10), 11), 12), 13), 14)** l'esaminatore potrà decidere di fare eseguire solo una coppia di manovre scelta tra quelle che seguono:

***A : punti 10), 13) B: punti 10), 14) C: punti 11), 13) D:
punti 11), 14) E: punti 11), 12)***

Rendendo così possibile l'effettuazione dell'esame praticamente con qualsiasi dislivello disponibile e rispettando il criterio irrinunciabile di non limitare la prova al solo decollo ed atterraggio.

La valutazione sull'esecuzione degli altri items non elencati contribuirà alla formulazione di insieme del giudizio stesso.

C - PROGRAMMA D'ESAME TEORICO – PRATICO PER LA QUALIFICAZIONE A PILOTA DI DELTAPLANO DI SECONDO LIVELLO

- **Parte teorica:**

1 - Prova scritta sulla base di venti quiz scelti tra i quiz di normativa, meteorologia, strumenti, tecnica di pilotaggio e sicurezza ufficialmente ammessi per l'insegnamento del Volo Libero

2 – Prova orale articolata su due domande vertenti sulle condizioni meteorologiche ed aerologiche in cui è possibile il volo sostenuto e sulle tecniche di pilotaggio essenziali da adottarsi in condizioni di termica e/o dinamica. La prova dovrà verificare l'attitudine del candidato a mettere in relazione la situazione meteo-aerologica affrontata con le tecniche di pilotaggio adottate al fine di mantenere un alto livello di sicurezza delle operazioni di volo. Gli argomenti della prova dovranno essere estrapolati dall'elenco dei quiz utilizzati per l'insegnamento del Volo Libero ai capitoli : meteorologia, tecnica di pilotaggio e sicurezza.

- **Parte pratica:**

1 - Allestimento materiali

La metodicità, la cura e l'attenzione nell'allestimento dei materiali per il volo è sintomo di una predisposizione del candidato all'accertamento delle condizioni di sicurezza necessarie per intraprendere il volo

2 - Valutazioni predecollo

Prima di ogni volo il candidato deve saper fare valutazioni relative alla sicurezza delle operazioni (es. valutaz. meteo, valutaz. sulla morfologia del terreno sorvolato, sulle condizioni di decollo e di atterraggio, ecc.) con il criterio generale di saper formulare un piano di volo adeguato alle condizioni ambientali ed alle proprie possibilità intese in termini di esperienza maturata e capacità.

3 - Predisposizione ala ed attrezzatura

Ogni tipo di apparecchio per il volo libero presume la capacità del pilota di montarlo, predisporlo e collegarlo all'imbrago ed ai dispositivi di emergenza e soccorso a garanzia di un perfetto funzionamento anche in ragione delle condizioni ambientali esistenti (es. vento al decollo, pendenza del terreno, tipo di piano di volo previsto, ecc.)

4 - Controlli prevolo di sicurezza

L'esecuzione metodica, cosciente, assolutamente non rituale, dei controlli di sicurezza previsti è un atto dovuto da parte di ogni pilota, prima di intraprendere qualsiasi operazione

5 - Decollo

Il decollo deve essere intrapreso con un buon controllo della traiettoria, con la tecnica prevista anche in presenza di condizioni di brezza sostenuta o vento se pur nei limiti dettati dalle esigenze di sicurezza e dalle limitazioni della macchina.

6 - Volo

La gestione del mezzo deve essere assicurata dal pilota in condizioni di sostentamento ed eventuale turbolenza. Il pilota deve dimostrare la sua capacità di effettuare il volo sfruttando le condizioni termiche e dinamiche per rimanere in volo per un tempo stabilito di volta in volta, in funzione delle condizioni e della morfologia del terreno, effettuando almeno un paio di transizioni da una termica all'altra

7 - Top landing

Laddove possibile in funzione delle condizioni meteo ed in funzione della morfologia del terreno il pilota deve dimostrare di saper riatterrare al decollo o su una idonea superficie adiacente, diversa da quella prescelta normalmente per l'atterraggio

8 - Atterraggio

Il pilota deve sapersi posare correttamente su una superficie piana di 75 metri di diametro facendo eventualmente uso del paracadutino frenante

9 - Commento del volo da parte del pilota quando richiesto dall'Istruttore per spiegare eventuali comportamenti in volo

E' questo un aspetto particolare dell'esame. Merita un minimo di approfondimento essendo legato direttamente alla visione del volo che il pilota dimostra di avere. Quanto più essa è aderente alla realtà, tanto maggiori sono le possibilità di valutazione critica del proprio operato da parte del pilota stesso.

Tanto quindi è lungi da lui la possibilità di abbandonarsi ad atteggiamenti di sottovalutazione del rischio o di sopravvalutazione delle proprie possibilità e capacità a discapito della sicurezza spetta all'istruttore questa attenta disamina dell'atteggiamento del pilota quando chiamato a motivare o giustificare il suo operato durante una specifica prova nel volo d'esame. Le sue argomentazioni dovrebbero perlomeno lasciare intravedere una sua corretta e critica interpretazione della realtà e non certo un mascheramento giustificativo della stessa.

10 – Formulazione del giudizio finale

Il giudizio finale di idoneità, sulla base di non più di due voli del candidato, dovrà tener conto almeno della corretta esecuzione degli items compresi nel seguente elenco nel rispetto dei parametri previsti ***ai punti***:

2), 3), 4), 5), 6), 8), 9)

Il giudizio totalmente negativo in una delle suddette prove pregiudica l'esito positivo dell'esame.

D – PROGRAMMA D'ESAME TEORICO - PRATICO PER LA QUALIFICAZIONE A PILOTA DI PARAPENDIO DI SECONDO LIVELLO

- **Parte teorica:**

1 - Prova scritta sulla base di venti quiz scelti tra i quiz di normativa, meteorologia, strumenti, tecnica di pilotaggio e sicurezza ufficialmente ammessi per l'insegnamento del Volo Libero

2 – Prova orale articolata su due domande vertenti sulle condizioni meteorologiche ed aerologiche in cui è possibile il volo sostenuto e sulle tecniche di pilotaggio essenziali da adottarsi in condizioni di termica e/o dinamica. La prova dovrà verificare l'attitudine del candidato a mettere in relazione la situazione meteo-aerologica affrontata con le tecniche di pilotaggio adottate al fine di mantenere un alto livello di sicurezza delle operazioni di volo. Gli argomenti della prova dovranno essere estrapolati dall'elenco dei quiz utilizzati per l'insegnamento del Volo Libero ai capitoli : meteorologia, tecnica di pilotaggio e sicurezza.

- **Parte pratica:**

1 - Allestimento materiali

La metodicità, la cura e l'attenzione nell'allestimento dei materiali per il volo è sintomo di una predisposizione del candidato all'accertamento delle condizioni di sicurezza necessarie per intraprendere il volo

2 - Valutazioni predecollo

Prima di ogni volo il candidato deve saper fare valutazioni relative alla sicurezza delle operazioni (es. valutaz. meteo, valutaz. sulla morfologia del terreno sorvolato, sulle condizioni di decollo e di atterraggio, ecc.) con il criterio generale di saper formulare un piano di volo adeguato alle condizioni ambientali ed alle proprie possibilità intese in termini di esperienza maturata e capacità.

3 - Predisposizione ala ed attrezzatura

Ogni tipo di apparecchio per il volo libero presume la capacità del pilota di montarlo, predisporlo e collegarlo all'imbrago ed ai dispositivi di emergenza e soccorso a garanzia di un perfetto funzionamento anche in ragione delle condizioni ambientali esistenti (es. vento al decollo, pendenza del terreno, tipo di piano di volo previsto, ecc.)

4 - Controlli prevolo di sicurezza

L'esecuzione metodica, cosciente, assolutamente non rituale, dei controlli di sicurezza previsti è un atto dovuto da parte di ogni pilota, prima di intraprendere qualsiasi operazione

5 - Decollo

Il decollo deve essere gestito dal pilota con la tecnica adeguata alle condizioni (velocità e direzione del vento). Necessariamente utilizzando laddove possibile la tecnica di gonfiaggio fronte all'ala. Il pilota dovrà dimostrare di saper controllare correttamente la traiettoria dopo il decollo in funzione delle condizioni esistenti

6 - Volo

La gestione del mezzo deve essere assicurata dal pilota in condizioni di sostentamento ed eventuale turbolenza, prevenendo configurazioni inusuali e riconducendo a condizioni di volo normale l'ala che abbia assunto tali configurazioni. Il pilota deve dimostrare la sua capacità di effettuare il volo sfruttando le condizioni termiche e dinamiche per rimanere in volo per un tempo stabilito di volta in volta, in funzione delle condizioni e della morfologia del terreno, effettuando almeno un paio di transizioni da una termica all'altra

7 - Top landing e atterraggio sul pendio

Laddove possibile in funzione delle condizioni meteo ed in funzione della morfologia del terreno il pilota deve dimostrare di saper riatterrare al decollo o su una idonea superficie adiacente, diversa da quella prescelta normalmente per l'atterraggio. Inoltre deve dimostrare di saper effettuare in sicurezza un atterraggio sul pendio qualora le condizioni lo consentano

8 - Atterraggio

Il pilota deve sapersi posare correttamente su una superficie piana di 50 metri di diametro

9 - Commento del volo da parte del pilota quando richiesto dall'Istruttore per spiegare eventuali comportamenti in volo

E' questo un aspetto particolare dell'esame. Merita un minimo di approfondimento essendo legato direttamente alla visione del volo che il pilota dimostra di avere. Quanto più essa è aderente alla realtà, tanto maggiori sono le possibilità di valutazione critica del proprio operato da parte del pilota stesso.

Tanto quindi è lungi da lui la possibilità di abbandonarsi ad atteggiamenti di sottovalutazione del rischio o di sopravvalutazione delle proprie possibilità e capacità a discapito della sicurezza. Spetta all'Istruttore questa attenta disamina dell'atteggiamento del pilota quando chiamato a motivare o giustificare il suo operato durante una specifica prova nel volo d'esame. Le sue argomentazioni dovrebbero perlomeno lasciare intravedere

una sua corretta e critica interpretazione della realtà e non certo un mascheramento giustificativo della stessa.

10 – Formulazione del giudizio finale

Il giudizio finale di idoneità, sulla base di non più di due voli del candidato, dovrà tener conto almeno della corretta esecuzione degli items compresi nel seguente elenco nel rispetto dei parametri previsti ***ai punti***:

2), 3), 4), 5), 6), 8), 9)

Il giudizio negativo in una delle suddette prove pregiudica l'esito positivo dell'esame.

E - PROGRAMMA D'ESAME TEORICO – PRATICO PER L'ABILITAZIONE AL VOLO V.D.S. CON DELTAPLANO BIPOSTO

Parte teorica:

1 - Prova scritta sulla base di venti quiz scelti dalla Commissione d'esame tra i quiz di normativa, meteorologia, tecnica di pilotaggio e sicurezza ufficialmente ammessi per l'insegnamento del Volo Libero

2 – Prova orale a discrezione della Commissione d'esame su materie e programmi di pertinenza dei corsi biposto di Volo Libero

Parte pratica:

Il passeggero nel volo biposto d'esame dovrà essere l'istruttore della scuola che presenta l'esaminando.

1 - Allestimento materiale

La metodicità, la cura e l'attenzione nell'allestimento dei materiali per il volo è sintomo di una predisposizione del candidato all'accertamento delle condizioni di sicurezza necessarie per intraprendere il volo

2 - Valutazioni predecollo

Prima di ogni volo il candidato deve saper fare valutazioni relative alla sicurezza delle operazioni (es. valutaz. meteo, valutaz. sulla morfologia del terreno sorvolato, sulle condizioni di decollo e di atterraggio, ecc.) con il criterio generale di saper formulare un piano di volo adeguato alle condizioni ambientali ed alle proprie possibilità intese in termini di esperienza maturata e capacità. Tenendo nel massimo conto le limitazioni operative e strutturali della macchina biposto, nonché i limiti imposti dalla presenza a bordo di un trasportato, qualsiasi siano le esperienze di volo dello stesso

3 - Predisposizione ala ed attrezzatura

Ogni tipo di apparecchio per il volo libero presume la capacità del pilota di montarlo, predisporlo e collegarlo all'imbrago ed ai dispositivi di emergenza e soccorso a garanzia di un perfetto funzionamento anche in ragione delle condizioni ambientali esistenti (es. vento al decollo, pendenza del terreno, tipo di piano di volo previsto, presenza di passeggero a bordo, ecc.). Il biposto richiede particolare cura da parte del pilota nel fare indossare l'imbrago al passeggero dopo aver accertato che lo stesso sia vestito in modo adeguato al volo, indossi adeguate calzature, guanti, casco, ecc. Inoltre l'aggancio del passeggero deve essere eseguito con meticolosa cura per garantirne la corretta posizione in volo. Il volo deve essere intrapreso solo se muniti di adeguato paracadute di soccorso collegato correttamente all'insieme pilota – passeggero - deltaplano

4 - Controlli prevolo di sicurezza

L'esecuzione metodica, cosciente, assolutamente non rituale, dei controlli di sicurezza previsti è un atto dovuto da parte di ogni pilota, prima di intraprendere qualsiasi operazione, in particolare se messa in relazione alle responsabilità del trasporto di un passeggero

5 - Briefing prevolo al passeggero

Il pilota deve saper sintetizzare al passeggero le procedure essenziali da eseguirsi in decollo, in volo ed in atterraggio accertando che esse vengano correttamente recepite. Il comportamento del passeggero che ne risulta dovrà essere improntato a facilitare ogni fase del volo per quelle che sono le sue possibilità. Il passeggero deve essere almeno istruito sulla necessità di collaborare alla corsa e di non interferire in alcun modo sui comandi di volo o sulla struttura del delta. E' auspicabile far intraprendere una prova di corsa al passeggero prima del decollo vero e proprio ed una prova della posizione orizzontale con imbragatura, così come verrà assunta poi in volo

6 - Decollo

Il decollo deve essere intrapreso con un buon controllo della traiettoria, con la tecnica prevista, con la rincorsa necessaria caratterizzata da velocità progressiva. Al passeggero durante il decollo il pilota deve impartire ordini e suggerimenti secondo quanto detto nel briefing prevolo

7 - Controllo dell'assetto durante il decollo

Il controllo dell'assetto durante la rincorsa così come il movimento delle mani rispetto ai montanti sono elementi fondamentali della tecnica di decollo. L'assetto di decollo è determinante al fine della traiettoria dopo il distacco

8 - Controllo della traiettoria dopo il decollo (veloc., direz.)

La presa di velocità dopo il decollo, atta a garantire l'acquisizione della maggior energia cinetica possibile con garanzia comunque di sorvolo degli ostacoli lungo la traiettoria di decollo ed il controllo direzionale sono all'oggetto di questa voce

9 - Avvicinamento allo stallo e stallo

Il pilota deve conoscere bene il comportamento della propria ala alle varie velocità. L'esecuzione dello stallo consente di valutare nel pilota la capacità di controllo e rimessa in volo normale

10 - Virata di 360° a dx raccordata ad una di 360° a sx in non più di 45 secondi, uscita progressiva nella medesima direzione di ingresso in

manovra (45 secondi costituiscono il tempo di manovra con un normale angolo di rollio di 25° - 30° che è necessario saper assumere in qualsiasi situazione tipica della quotidiana pratica del volo)

Non è previsto definire una specifica velocità di ingresso nella manovra. Il limite di tempo imposto è inteso ad accertare la capacità di invertire il rollio con continuità, gradualità e tempestività dimostrando padronanza del mezzo nel controllo delle variazioni di angolo di rollio. Il tempo imposto tiene conto della difficoltà di manovra dei mezzi biposto e della presenza del passeggero a bordo

11 - Inversioni di rollio con controllo coordinato dell'ala (limite di 25° - 30°, cioè con angolo di rollio di una normale virata)

Questa manovra rende possibile accertare la capacità del pilota di graduare il proprio intervento sui comandi per renderlo compatibile con le caratteristiche di risposta dell'ala. Accerta inoltre in generale il coordinamento del pilota nelle manovre

12 - Circuito di avvicinamento ad "otto" o a "C"

Sono i due tipici circuiti di avvicinamento che devono essere usati a seconda delle circostanze. Entrambi devono essere conosciuti dal pilota dal momento che le condizioni di traffico o ambientali possono di volta in volta imporre l'uso di uno o dell'altro tipo indistintamente nella pratica quotidiana

13 - Controllo dell'ala durante l'uscita dall'imbrago

L'uscita dall'imbrago ed il controllo della direzione e dell'assetto durante la stessa denotano tempismo e capacità di controllo della traiettoria e del mezzo in una fase delicata. E' previsto l'atterraggio su ruote, quindi senza uscita dall'imbrago

14 - Atterraggio di precisione nel raggio di 75 metri

La precisione in atterraggio, che comunque deve avvenire contro vento, è una caratteristica del pilota di volo libero che non ha mai a disposizione per posarsi la medesima superficie, oppure le medesime condizioni ambientalista precisione in atterraggio deve essere dimostrata di conserva all'utilizzo della corretta tecnica di avvicinamento finale. Pilota e passeggero dovranno posarsi al suolo senza urti, sfruttando al meglio le caratteristiche del mezzo. L'ultima virata in finale di ampiezza non superiore a 90° deve essere effettuata ad una quota non inferiore a 15 m. (sono ammesse delle "esse" in lungo finale) . L'atterraggio deve avvenire senza deformazioni permanenti della struttura

15 - Briefing postvolo al passeggero

Il passeggero dovrà essere messo al corrente di tutto quanto accaduto durante il volo, in particolare di quelle manovre rivelatesi indispensabili nell'esecuzione del piano di volo, ma da esso non previste

16 - Controlli postvolo e riposizione dell'ala

Anche questo aspetto contribuisce alla valutazione dell'attenzione e della cura per i materiali dimostrata dal pilota

17 - Commento del volo da parte del pilota quando richiesto dall'Esaminatore per spiegare eventuali comportamenti in volo

E' questo un aspetto particolare dell'esame. Merita un minimo di approfondimento essendo legato direttamente alla visione del volo che il pilota dimostra di avere. Quanto più essa è aderente alla realtà, tanto maggiori sono le possibilità di valutazione critica del proprio operato da parte del pilota stesso.

Tanto quindi è lungi da lui la possibilità di abbandonarsi ad atteggiamenti di sottovalutazione del rischio o di sopravvalutazione delle proprie possibilità e capacità a discapito della sicurezza. Spetta alla Commissione esaminatrice questa attenta disamina dell'atteggiamento del pilota quando chiamato a motivare o giustificare il suo operato durante una specifica prova nel volo d'esame. Le sue argomentazioni dovrebbero perlomeno lasciare intravedere una sua corretta e critica interpretazione della realtà e non certo un mascheramento giustificativo della stessa

18 – Formulazione del giudizio finale

Il giudizio finale di idoneità dovrà tener conto almeno della corretta esecuzione degli items **di cui ai punti** seguenti nel rispetto dei parametri previsti :

2), 3), 4), 5), 6), 7), 8), 9), 10), 11), 12), 13), 14), 17)

Il giudizio negativo in una delle suddette prove pregiudica l'esito positivo dell'esame.

La valutazione sull'esecuzione degli altri items contribuirà alla formulazione del giudizio stesso.

L'abilitazione al biposto prevede un volo comprendente tutte le manovre previste nell'elenco citato, quindi la prova d'esame deve essere svolta laddove il dislivello lo permetta. Il pilota abilitato al biposto deve essere completamente formato per garantire uno standard di sicurezza accettabile per se e per il passeggero.

F - PROGRAMMA D'ESAME TEORICO – PRATICO PER L'ABILITAZIONE AL VOLO V.D.S. CON PARAPENDIO BIPOSTO

Parte teorica:

1 - Prova scritta sulla base di venti quiz scelti dalla Commissione d'esame tra i quiz di normativa, meteorologia, tecnica di pilotaggio e sicurezza ufficialmente ammessi per l'insegnamento del Volo Libero

2 – Prova orale a discrezione della Commissione d'esame su materie e programmi di pertinenza dei corsi biposto di Volo Libero

Parte pratica:

Il passeggero nel volo biposto d'esame dovrà essere l'istruttore della scuola che presenta l'esaminando.

1 - Allestimento materiale

La metodicità, la cura e l'attenzione nell'allestimento dei materiali per il volo è sintomo di una predisposizione del candidato all'accertamento delle condizioni di sicurezza necessarie per intraprendere il volo

2 - Valutazioni predecollo

Prima di ogni volo il candidato deve saper fare valutazioni relative alla sicurezza delle operazioni (es. valutaz. meteo, valutaz. sulla morfologia del terreno sorvolato, sulle condizioni di decollo e di atterraggio, ecc.) con il criterio generale di saper formulare un piano di volo adeguato alle condizioni ambientali ed alle proprie possibilità intese in termini di esperienza maturata e capacità. Tenendo nel massimo conto le limitazioni operative e strutturali della macchina biposto, nonché i limiti imposti dalla presenza a bordo di un trasportato, qualsiasi siano le esperienze di volo dello stesso

3 - Predisposizione ala ed attrezzatura

Ogni tipo di apparecchio per il volo libero presume la capacità del pilota di montarlo, predisporlo e collegarlo all'imbrago ed ai dispositivi di emergenza e soccorso a garanzia di un perfetto funzionamento anche in ragione delle condizioni ambientali esistenti (es. vento al decollo, pendenza del terreno, tipo di piano di volo previsto, presenza di passeggero a bordo, ecc.). Il biposto richiede particolare cura da parte del pilota nel fare indossare l'imbrago al passeggero dopo aver accertato che lo stesso sia vestito in modo adeguato al volo, indossi adeguate calzature, guanti, casco, ecc. Inoltre l'aggancio del passeggero deve essere eseguito con meticolosa cura per garantirne la corretta posizione in volo. Il volo deve essere intrapreso solo se muniti di adeguato paracadute biposto di soccorso collegato correttamente all'insieme pilota - passeggero

4 - Controlli prevolo di sicurezza

L'esecuzione metodica, cosciente, assolutamente non rituale, dei controlli di sicurezza previsti è un atto dovuto da parte di ogni pilota, prima di intraprendere qualsiasi operazione, in particolare se messa in relazione alle responsabilità del trasporto di un passeggero

5 - Briefing prevolo al passeggero

Il pilota deve saper sintetizzare al passeggero le procedure essenziali da eseguirsi in decollo, in volo ed in atterraggio accertando che esse vengano correttamente recepite. Il comportamento del passeggero che ne risulta dovrà essere improntato a facilitare ogni fase del volo per quelle che sono le sue possibilità. Il passeggero deve essere almeno istruito sulla necessità di collaborare alla corsa, interrompendola solo in caso di inequivocabile comando

6 - Decollo

Il decollo deve essere intrapreso con un buon controllo della traiettoria, con la tecnica prevista, con la rincorsa necessaria caratterizzata da velocità progressiva con un controllo a vista dell'ala prima di decidere se proseguire nella manovra o se interromperla quando ciò sia necessario. Vale il criterio che l'interruzione del decollo da parte del pilota di parapendio in caso di dubbio è motivo di valutazione positiva da parte dell'Esaminatore. Al passeggero durante il decollo il pilota deve impartire ordini e suggerimenti precisi e chiari secondo quanto detto nel briefing prevolo

7 - Controllo della traiettoria dopo il decollo (veloc., direz.)

Il controllo della velocità dopo il decollo, atto a garantire l'acquisizione della maggior energia cinetica possibile con garanzia comunque di sorvolo degli ostacoli lungo la traiettoria di decollo ed il controllo direzionale sono all'oggetto di questa voce

8 - Virata di 360° a dx raccordata ad una di 360° a sx in non più di 50 secondi, uscita progressiva nella medesima direzione di ingresso in manovra (50 secondi costituiscono il tempo di manovra con un normale angolo di rollio di 25° - 30° che è necessario saper assumere in qualsiasi situazione tipica della quotidiana pratica del volo)

Non è previsto definire una specifica velocità di ingresso nella manovra. Il limite di tempo imposto è inteso ad accertare la capacità di invertire il rollio con continuità, gradualità e tempestività dimostrando padronanza del mezzo nel controllo delle variazioni di angolo di rollio. Il tempo imposto tiene conto della difficoltà di manovra dei mezzi biposto e della presenza del passeggero a bordo

9 - Inversioni di rollio con controllo coordinato dell'ala (limite di 25° - 30°, cioè con angolo di rollio di una normale virata)

Questa manovra rende possibile accertare la capacità del pilota di graduare il proprio intervento sui comandi per renderlo compatibile con le caratteristiche di risposta dell'ala. Accerta inoltre in generale il coordinamento del pilota nelle manovre e la sua capacità di non superare i limiti di impiego normale dell'ala

10 - Circuito di avvicinamento ad "otto" o a "C"

Sono i due tipici circuiti di avvicinamento che devono essere usati a seconda delle circostanze. Entrambi devono essere conosciuti dal pilota dal momento che le condizioni di traffico o ambientali possono di volta in volta imporre l'uso di uno o dell'altro tipo indistintamente nella pratica quotidiana

11 - Controllo della traiettoria in finale

Il controllo deve essere esercitato dal pilota sia sul piano verticale che sul piano orizzontale. Egli deve saper acquisire la massima energia cinetica consentita dalle circostanze onde prevenire gli effetti del windshear in prossimità del suolo e di saper mantenere una traiettoria il più possibile libera e lontana da eventuali ostacoli. L'ultima virata in finale di ampiezza non superiore a 90° deve essere effettuata ad una quota non inferiore a 15 m. (sono ammesse delle "esse" in lungo finale)

12 - Atterraggio di precisione nel raggio di 50 metri

La precisione in atterraggio, che comunque deve avvenire contro vento, è una caratteristica del pilota di volo libero che non ha mai a disposizione per posarsi la medesima superficie, oppure le medesime condizioni ambientali. La precisione in atterraggio deve essere dimostrata di conserva all'utilizzo della corretta tecnica di avvicinamento finale. Pilota e passeggero dovranno posarsi al suolo dolcemente, sfruttando al meglio le caratteristiche del mezzo

13 - Briefing postvolo al passeggero

Il passeggero dovrà essere messo al corrente di tutto quanto accaduto durante il volo, in particolare di quelle manovre rivelatesi indispensabili nell'esecuzione del piano di volo, ma da esso non previste

14 - Controlli postvolo e riposizione dell'ala

Anche questo aspetto contribuisce alla valutazione dell'attenzione e della cura per i materiali dimostrata dal pilota

15 - Commento del volo da parte del pilota quando richiesto dall'Esaminatore per spiegare eventuali comportamenti in volo

E' questo un aspetto particolare dell'esame. Merita un minimo di approfondimento essendo legato direttamente alla visione del volo che il pilota dimostra di avere. Quanto più essa è aderente alla realtà, tanto maggiori sono le possibilità di valutazione critica del proprio operato da parte del pilota stesso.

Tanto quindi è lungi da lui la possibilità di abbandonarsi ad atteggiamenti di sottovalutazione del rischio o di sopravvalutazione delle proprie possibilità e capacità a discapito della sicurezza. Spetta alla Commissione esaminatrice questa attenta disamina dell'atteggiamento del pilota quando chiamato a motivare o giustificare il suo operato durante una specifica prova nel volo d'esame. Le sue argomentazioni dovrebbero perlomeno lasciare intravedere una sua corretta e critica interpretazione della realtà e non certo un mascheramento giustificativo della stessa

16 – Formulazione del giudizio finale

Il giudizio finale di idoneità dovrà tener conto almeno della corretta esecuzione degli items seguenti nel rispetto dei parametri previsti **ai punti:**

2), 3), 4), 5), 6), 7), 8), 10), 11), 12), 15)

Il giudizio totalmente negativo in una delle suddette prove pregiudica l'esito positivo dell'esame.

La valutazione sull'esecuzione degli altri items contribuirà alla formulazione del giudizio stesso

L'abilitazione al biposto prevede un volo comprendente tutte le manovre previste nell'elenco citato, quindi la prova d'esame deve essere svolta laddove il dislivello lo permetta. Il pilota abilitato al biposto deve essere completamente formato per garantire uno standard di sicurezza accettabile per se e per il passeggero.

CAPITOLO 4

QUALIFICAZIONE ISTRUTTORI ED ISTRUTTORI-ESAMINATORI

1 - QUALIFICAZIONE ISTRUTTORI

I corsi per la qualificazione degli Istruttori di Volo Libero si articolano in tre fasi.

Prima fase: selezione teorica e pratica dei candidati

Seconda fase: formazione degli istruttori alle attività didattiche teoriche e pratiche

Terza fase: esame finale su base teorica e pratica

Le Commissioni d'esame per il conseguimento della qualifica di istruttore di volo da diporto o sportivo, sono nominate dall'Aero Club d'Italia e formate da un Presidente ed almeno tre istruttori esaminatori.

E' dichiarato promosso il candidato che abbia superato positivamente tutte le prove d'esame. Il verbale d'esame, sottoscritto da tutti i componenti della Commissione, deve essere trasmesso all'Aero club d'Italia a cura del Presidente della Commissione.

La Commissione esaminatrice per la selezione dei candidati, lo Staff dei relatori e formatori per il corso e la Commissione esaminatrice per l'esame finale dovranno essere composti o da istruttori - esaminatori di Volo Libero, o da istruttori che abbiano partecipato in qualità di relatori ad almeno uno stage di aggiornamento istruttori negli ultimi due anni. Nella fattispecie gli istruttori – esaminatori nominati dovranno essere attualmente in attività. La prassi della nomina deve rispettare il criterio che almeno un certo numero dei Componenti le Commissioni e lo Staff partecipi alle tre fasi del ciclo al fine di accertare la crescita dei candidati finalizzata all'insegnamento.

I candidati che si presentano alla selezione dovranno avere i seguenti requisiti:

- aver conseguito la qualificazione al volo in biposto da almeno un anno
- avere l'attestato di volo richiesto in corso di validità
- età non inferiore a 21 anni;
- diploma di scuola media inferiore;

Per tutte le tre fasi del processo di qualificazione degli istruttori il presente regolamento non entra nel merito delle metodologie che dovranno essere adottate dalle Commissioni e dallo Staff addestrativo, ma fissa gli obiettivi che in modo assoluto devono essere verificati e raggiunti durante lo svolgimento delle tre fasi del processo di qualificazione degli istruttori di volo libero.

Obiettivi della prima fase: selezione teorica e pratica dei candidati

L'obiettivo di fondo che la Commissione selezionatrice dovrà rigorosamente rispettare è la verifica della preparazione teorica e pratica dei candidati in termini più generali di cultura aeronautica, nonché la loro predisposizione a comunicare ai futuri allievi le proprie conoscenze, le proprie esperienze e la propria manualità.

Nello specifico e nel particolare dovrà essere verificata nei candidati la presenza dei seguenti requisiti.

- la conoscenza approfondita delle materie teoriche previste nei programmi di insegnamento del Volo Libero
- una discreta capacità di comunicare con il prossimo rapportandosi ad esso, suscettibile di miglioramento a seguito della frequentazione del corso di formazione
- la cura ed il rispetto della propria attrezzatura e della sua predisposizione al volo al fine di mantenere il massimo livello di sicurezza passiva
- il controllo completo del mezzo su cui sono abilitati a volare in tutte le fasi del volo ivi comprese per il parapendio la capacità di controllarlo per prevenire tutte le eventuali configurazioni inusuali e la capacità di ricondurlo a condizioni di volo normali quando assuma configurazioni inusuali
- la capacità di intraprendere un volo con strategia e tattica sufficienti a raggiungere obiettivi come il veleggiamento ed il cross country in sicurezza
- la capacità ed il senso di autocritica necessari ad analizzare quanto accaduto in volo ai fini del miglioramento dei risultati e del livello di sicurezza dello stesso

Obiettivi della seconda fase: formazione degli istruttori alle attività didattiche teoriche e pratiche

Il corso di formazione per istruttori di Volo Libero dovrà perseguire i seguenti obiettivi:

- standardizzare ampliando le conoscenze teoriche dei candidati

- migliorare la loro capacità di comunicare ai futuri allievi le proprie conoscenze teoriche
- affinare lo standard operativo dei candidati in campo pratico con particolare riguardo a quegli aspetti che interessano l'omogeneità dell'insegnamento e la sicurezza delle operazioni di volo
- migliorare nei candidati la capacità di trasmettere in volo biposto ai futuri allievi le necessarie nozioni
- migliorare nei candidati la capacità di organizzare, dirigere e gestire l'attività didattica pratica in una scuola di Volo Libero, con particolare riferimento alla guida degli allievi che deve essere improntata al massimo dell'apprendimento da parte loro ed al massimo della sicurezza
- affinare la capacità dei candidati ad attuare con gradualità la progressione didattica tenendo in particolare conto la necessità di personalizzare l'addestramento e le problematiche attinenti alla psicodidattica
- far crescere in generale nei candidati il senso di responsabilità sempre sottinteso alle attività didattiche di volo
- fornire ai candidati gli elementi necessari a gestire burocraticamente la scuola ed i corsi
- fornire ed integrare ai candidati le nozioni necessarie per la gestione e manutenzione dell'attrezzatura di volo

Obiettivi della terza fase: esame finale su base teorica e pratica

L'obiettivo generale della terza fase è quello della verifica del raggiungimento da parte dei candidati degli obiettivi fissati nella fase di formazione.

Alla Commissione appositamente istituita dall' Ae.C.I. spetta il compito di decidere le metodologie da adottarsi onde rendere efficace ed aggiornata la verifica in questione.

2 - MANTENIMENTO DELLA IDONEITA' ALL'INSEGNAMENTO

Il mantenimento della idoneità all'insegnamento da parte di un Istruttore sarà condizionato al suo permanere in attività ed al suo livello di aggiornamento, così come di seguito precisato.

L'Istruttore che abbia cessato di praticare l'insegnamento in una Scuola riconosciuta da più di due anni, o che pur praticando non partecipi da più di tre anni ad uno stage di aggiornamento teorico-pratico appositamente predisposto, perde l'idoneità all'insegnamento ma non la qualifica di istruttore.

Tale idoneità potrà essere recuperata partecipando ad almeno uno stage di aggiornamento

Gli stages di aggiornamento istruttori saranno comunque strutturati in modo da verificare il livello generale di preparazione e standardizzazione teorico-pratica dei partecipanti anche al fine di definire i contenuti dei successivi stages

3 - QUALIFICAZIONE ISTRUTTORI-ESAMINATORI

I requisiti dell'istruttore esaminatore, oltre alla validità dell'attestato di istruttore, devono soddisfare almeno una delle condizioni che seguono.

- Avere svolto attività didattica per almeno quattro anni ed essere in attività.
- Avere la qualifica di istruttore ed aver partecipato in qualità di relatore ad almeno uno stage di aggiornamento istruttori negli ultimi due anni.

La verifica dell'aggiornamento degli istruttori- esaminatori dovrà avvenire almeno ogni tre anni, salvo per coloro che assicurino la loro partecipazione allo stage biennale di aggiornamento istruttori sia pratico, sia teorico.

La qualifica di istruttore esaminatore consente di svolgere le seguenti funzioni (riferite alla specializzazione conseguita):

- a) Commissario d'esame nelle sessioni per il conseguimento dell'attestato di idoneità a svolgere attività di volo da diporto o sportivo
- b) Commissario d'esame per il rilascio delle previste abilitazioni.
- c) Relatore / commissario d'esame nei corsi di formazione ed aggiornamento istruttori ed istruttori esaminatori.

Le qualifiche di istruttore e di istruttore esaminatore non hanno scadenza ma la loro operatività è soggetta, alla validità dell'attestato ed alla discrezionalità dell'AeCI.

INDICE

RILASCIO ATTESTATI ED ABILITAZIONIp 2

- Art. 1 ATTESTATO DI VOLO DA DIPORTO O SPORTIVO (VDS)
- Art. 2 ABILITAZIONI
- Art. 3 ISTITUZIONE DEI CORSI PER IL RILASCIO ATTESTATI
- Art.4 SOSPENSIONE DEL CORSO
- Art. 5 AMMISSIONE AL CORSO
- Art. 6 VOLI DA SOLISTA
- Art. 7 SVOLGIMENTO CORSI PER PILOTI DISABILI
- Art. 8 SVOLGIMENTO CORSI PER PILOTI CON BREVETTO AERONAUTICO IN CORSO DI VALIDITÀ O SCADUTO
- Art. 9 PROVE D'ESAME
- Art. 10 VALIDITA' DELL'ATTESTATO
- Art. 11 REVOCA DELL'ATTESTATO
- Art. 13 QUALIFICA DI ISTRUTTORE VDS/VL
- Art. 14 RILASCIO ATTESTATO DI ISTRUTTORE A PILOTI BREVETTATI
- Art. 15 RILASCIO ATTESTATO V.D.S. A CITTADINI STRANIERI
- Art. 16 ABILITAZIONI CONSEGUITE ALL'ESTERO ED ATTIVITA' IN ITALIA

CERTIFICAZIONE SCUOLEp 9

- Art. 1 TIPOLOGIA DELLA SCUOLA
- Art. 2 DOMANDA DI CERTIFICAZIONE
- Art. 3 DURATA DELLA CERTIFICAZIONE E DOMANDA DI RINNOVO
- Art. 4 SOSPENSIONE O REVOCA DEL DISCIPLINARE
- Art. 5 COMUNICAZIONE INCONVENIENTI
- Art. 6 VARIAZIONE DOCUMENTAZIONE
- Art. 7 PROCEDURE OPERATIVE

REGOLAMENTI SCUOLEp12

CAPITOLO 1p13

QUALIFICAZIONE DEL PILOTA PER LIVELLI

- 1) **Pilota di primo livello (basico)**
- 2) **Pilota di secondo livello**
 - Deltaplano**
 - Parapendio**
- 3) **Pilota abilitato al trasporto del passeggero**

CAPITOLO 2p15

STANDARDIZZAZIONE DELLE SCUOLE

- 1) Aspetti amministrativi
- 2) Struttura organizzativa
- 3) Moduli operativi

- A - Modulo operativo per la qualificazione dei piloti di primo livello (corsi Basici) - (conseguimento attestato di pilota VDS/VL)
- B - Modulo operativo per Corsi finalizzati al conseguimento della qualifica di pilota di secondo livello
- C - Modulo operativo per Corsi Biposto (conseguimento qualifica "pilota biposto" deltaplano e/o parapendio)
- D - Modulo operativo per Stages di Avvicinamento e Presentazione del Volo Libero

CAPITOLO 3

.....p39

PROGRAMMI D'ESAME

- A - PROGRAMMA D'ESAME TEORICO – PRATICO PER IL CONSEGUIMENTO DELL'ATTESTATO DI PILOTA DI APPARECCHI PER IL V.D.S. SENZA MOTORE CON DELTAPLANO MONOPOSTO
- B - PROGRAMMA TEORICO - PRATICO D'ESAME PER IL CONSEGUIMENTO DELL'ATTESTATO DI PILOTA DI APPARECCHI PER IL V.D.S. SENZA MOTORE CON PARAPENDIO MONOPOSTO
- C - PROGRAMMA D'ESAME TEORICO – PRATICO PER LA QUALIFICAZIONE A PILOTA DI DELTAPLANO DI SECONDO LIVELLO
- D – PROGRAMMA D'ESAME TEORICO - PRATICO PER LA QUALIFICAZIONE A PILOTA DI PARAPENDIO DI SECONDO LIVELLO
- E - PROGRAMMA D'ESAME TEORICO – PRATICO PER L'ABILITAZIONE AL VOLO V.D.S. CON DELTAPLANO BIPOSTO
- F - PROGRAMMA D'ESAME TEORICO – PRATICO PER L'ABILITAZIONE AL VOLO V.D.S. CON PARAPENDIO BIPOSTO

CAPITOLO 4

.....p62

QUALIFICAZIONE ISTRUTTORI ED ESAMINATORI

- 1 - QUALIFICAZIONE ISTRUTTORI
- 2 - MANTENIMENTO DELLA IDONEITA' ALL'INSEGNAMENTO
- 3 - QUALIFICAZIONE ISTRUTTORI-ESAMINATORI